RAPPORT ANNUEL 2009

La façon humaine de voyager

UN CHOIX VERT

VIA Rail Canada

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2009, comparativement aux données des exercices 2005 à 2008. Les résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables et les éléments hors financement de l'État ne sont pas inclus.

INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

	2009	2008	2007	2006	2005
Total des produits-voyageurs	**250,3**	282,9	268,8	266,6	255,6
Total des produits	**264,9**	299,2	285,6	297,1	289,8
Charges en trésorerie (1)	**526,1**	513,4	486,2	475,5	465,7
Déficit d'exploitation en trésorerie	**261,2**	214,2	200,6	178,4	175,9
Dépenses en immobilisations	**116,8**	42,1	12,4	14,5	21,2
Financement de l'État :					
Exploitation	**226,3**	214,2	200,6	169,0	169,0
Immobilisations	**116,8**	42,1	12,4	0,0	0,7
Total du financement de l'État (2)	**343,1**	256,3	213,0	169,0	169,7

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (3)

	2009	2008	2007	2006	2005
Ratio des produits aux charges en trésorerie	**50,7**	58,4	58,9	62,8	62,4
Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	**4 229**	4 605	4 181	4 091	4 097
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**857**	951	874	874	888
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**26,4**	22,5	23,0	19,3	19,0
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**29,0**	29,6	30,5	30,3	28,6
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**6 660**	6 746	6 658	6 665	6 740
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**44 525**	46 961	46 362	47 625	48 614
Total de sièges-milles parcourus (EN MILLIONS)	**1 501**	1 618	1 579	1 603	1 616
Coefficient d'occupation moyen (%)	**57**	59	55	55	55
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**129**	141	131	131	132
Ponctualité (%)	**83**	75	77	84	81
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	**3 053**	3 109	3 017	3 003	3 059

(1) Les charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le couru comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.

(2) Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 35 millions de dollars en 2009, de 23,9 millions de dollars en 2006 et de 27,4 millions de dollars en 2005.

(3) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante constituée en 1977, VIA offre, dans les deux langues officielles et d'un océan à l'autre, des services sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. Nous exploitons jusqu'à 500 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 100 employés, VIA a transporté en 2009 plus de 4,2 millions de voyageurs.

VISION

Nous offrirons la meilleure expérience de voyage au Canada.

MISSION

Nous travaillons ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion.

PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes qui guident les actions de tous les employés de VIA sont :

- Je mets l'accent sur le client.
- J'agis et je suis responsable.
- Je fais preuve de souplesse et je contribue au changement.
- Je fais une différence.

SERVICES

Dans l'Ouest du Canada, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, avec le *Canadien*[MD], le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le corridor Québec - Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans l'Est du Canada, l'*Océan*[MC] assure le service interville six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe Voitures-lits Loisirs pendant la période de pointe estivale. En outre, le train Montréal-Gaspé effectue trois fois par semaine la liaison entre ces deux villes.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite des liaisons désignées par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région et pour fournir des services ferroviaires essentiels dans certaines régions du pays.

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Après de nombreuses années de croissance soutenue, dont une année record en 2008, le rail voyageurs a été affecté par la récession économique en 2009.

Comme tous les transporteurs voyageurs, VIA a enregistré une baisse de la demande pour ses services, particulièrement sur les marchés du tourisme et des voyages d'affaires, ce qui a entraîné un déclin de l'achalandage et des produits, et une concurrence intense pour les clients au sein de l'industrie.

VIA a agi rapidement pour conserver ses clients fidèles, attirer une nouvelle clientèle vers les services ferroviaires voyageurs et réduire ses charges d'exploitation dans la mesure du possible. Bien que l'achalandage et les produits soient tombés nettement en deçà des niveaux records de 2008, VIA est parvenue à maintenir sa part de marché parmi les modes de transport voyageurs publics dans le très important corridor Québec - Windsor. De plus, la Société a éliminé près de 29,5 millions de dollars de ses charges d'exploitation prévues pour l'année.

Le rendement de VIA a été remarquable, compte tenu de sa capacité limitée à ajuster ses services en réponse aux fluctuations du marché ainsi que de ses charges d'exploitation élevées, comparativement à celles des autres transporteurs.

Au début de 2009, le gouvernement du Canada a réaffirmé sa confiance envers VIA en fournissant un financement supplémentaire de 407 millions de dollars pour le Programme d'investissements en immobilisations de VIA dans le cadre du Plan d'action économique. Le financement du gouvernement totalisant maintenant 923 millions de dollars pour la période 2007-2011, d'importants projets sont en cours en vue d'assurer un meilleur niveau et une plus grande qualité de service aux Canadiens dans l'ensemble du pays.

Le conseil attend les résultats d'une étude sur le transport ferroviaire à grande vitesse par les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada. La réussite de VIA en ce qui a trait à l'accroissement du marché du rail voyageurs trace la voie pour le développement d'un service ferroviaire à grande vitesse, si un tel service devait voir le jour dans l'avenir.

Toute l'équipe de VIA manifeste sa profonde appréciation à Paul Côté, qui a pris sa retraite à la fin de l'année 2009 après un mandat de cinq ans comme président et chef de la direction de la Société. Le leadership dont M. Côté a fait preuve pendant ces années cruciales, sa vision d'une Société axée sur la clientèle et sa capacité à susciter la participation de l'ensemble des employés de l'entreprise à sa vision, ont établi les fondations d'un avenir florissant pour le rail voyageurs.

Le conseil souhaite la bienvenue à Marc Laliberté, le nouveau président et chef de la direction de VIA, en 2010. Nous sommes persuadés qu'il possède l'expérience et le leadership requis pour tabler sur la réussite de VIA afin de relever les défis des prochaines années.

Le président du conseil d'administration,

Donald A. Wright

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Bien que 2009 ait été une année difficile pour VIA Rail sur le plan financier, nous avons de nombreuses raisons d'avoir confiance en l'avenir. La Société est forte d'un dossier de plusieurs réussites à son actif et a su traverser les périodes difficiles par le passé, tout en planifiant pour l'avenir et en établissant les fondations d'un service ferroviaire voyageurs plus efficace et plus fiable pour les années futures.

Alors que je débute mon mandat de président et chef de la direction, je suis encouragé par les réels progrès accomplis par VIA au cours de la dernière année.

En 2009, VIA a négocié des ententes novatrices avec les entreprises de transport ferroviaire de marchandises et a donné aux trains voyageurs un meilleur accès à l'infrastructure ferroviaire nationale – un accès essentiel pour la croissance dans l'avenir. Ces ententes, de pair avec des ajustements apportés aux horaires en vue de refléter le contexte d'exploitation actuel, ont aidé VIA à rehausser de façon significative la ponctualité. La ponctualité est critique pour la réussite du rail voyageurs, et nous avons maintenant l'occasion d'atteindre de nouveaux sommets en matière de rendement en 2010.

VIA a également enregistré de réels progrès dans la mise en œuvre du plus important Programme d'investissements en immobilisations de l'histoire de la Société. Le Programme d'investissements en immobilisations, qui comprend la construction de gares et de projets de réfection à l'échelle nationale, ainsi que d'importantes améliorations de l'infrastructure dans l'ensemble du Corridor, des révisions générales de matériel roulant et des projets de technologie de l'information, est en bonne voie pour offrir d'importantes améliorations au service fourni aux Canadiens d'ici 2012.

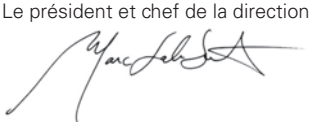
La décision du gouvernement d'investir dans le rail voyageurs reflète l'importance des services ferroviaires pour l'avenir du Canada.

Afin de répondre à cette attente, nous devons continuer de concentrer nos efforts sur notre rendement. Nous devons renforcer notre position sur le marché en augmentant l'achalandage et nos produits. Nous devons fournir un service voyageurs national plus efficace, rentable et qui requiert le moins de financement possible du gouvernement.

Nous saurons nous montrer à la hauteur. Depuis que je suis entré au service de VIA au début de 2010, j'ai été constamment impressionné par la qualité et les compétences de nos gens, et par l'esprit incroyable au sein de VIA. Notre entreprise et notre équipe sont nettement axées sur le client. Cela reflète l'inspiration et le leadership dont Paul Côté a fait preuve au cours des cinq dernières années en tant que président et chef de la direction et tout au long de sa carrière de 38 ans dans l'industrie ferroviaire.

En nous appuyant sur une solide vision pour l'avenir du rail voyageurs, je suis persuadé que nous pourrons renforcer cette fondation en 2010 et au cours des années subséquentes.

Le président et chef de la direction,



Marc Laliberté

LA REVUE DE L'ANNÉE

PROTÉGER NOS MARCHÉS ET BÂTIR POUR L'AVENIR

Au début de l'année 2009, VIA Rail a dû faire face à deux défis : la nécessité de protéger la part du marché du transport public détenue par le rail voyageurs, tout en continuant d'établir une solide fondation pour la stabilité et la croissance à long terme.

Bien que nous ayons enregistré une croissance exceptionnelle de notre achalandage et de nos produits en 2008, il y avait d'indéniables signes précurseurs d'un grave ralentissement économique mondial qui allait durer tout au long de 2009. Pour le rail voyageurs et pour l'industrie du transport dans son ensemble, cela a signifié une importante baisse de la demande pour les services, particulièrement dans les marchés clés du tourisme et des voyages d'affaires. Les transporteurs de voyageurs se sont retrouvés avec une capacité excessive (c'est-à-dire davantage de sièges à vendre que de clients pour y prendre place), et la concurrence entre les transporteurs a été intense tout au long de l'année.

Chaque mode de transport devait relever le défi essentiel de maintenir sa part d'un marché de plus en plus restreint, et VIA était en excellente position pour y parvenir. VIA, qui offre un service concurrentiel et présente une offre de services attrayante, a continué de miser sur les forces du rail voyageurs en tant que mode de transport le plus fiable par tous les temps, qui offre un service sans soucis et un confort supérieur, et représente une option appréciable pour les personnes soucieuses de l'incidence environnementale de leurs choix en matière de transport. Les stratégies de marketing et de promotion ont mis l'accent sur l'excellent service à la clientèle de VIA, ainsi que sur des stratégies tarifaires visant à récompenser et à fidéliser la clientèle actuelle, tout en attirant de nouveaux clients. Nous avons amélioré la ponctualité de nos trains dans la plupart des régions du pays. Les améliorations apportées aux produits ont aidé à accroître l'intérêt à l'égard des voyages en train. VIA a continué de mettre l'accent sur l'amélioration de la prestation des services et sur l'expérience-client et a ainsi renforcé son image de marque en tant que « *La façon humaine de voyager* ».

De plus, nous avons porté le taux de satisfaction de la clientèle au plus haut niveau atteint au cours des quatre dernières années.

Par conséquent, la place de VIA dans le marché des voyages est demeurée solide tout au long de 2009. Tel qu'on le prévoyait, l'achalandage et les produits globaux ont diminué pour tous les transporteurs de voyageurs, dont VIA. Malgré la concurrence féroce, en offrant d'excellents services à des prix concurrentiels, VIA est parvenue à protéger sa part de marché parmi les modes de transport publics dans le corridor Québec - Windsor, qui représente près de 80 pour cent de son chiffre d'affaires.

Parallèlement, VIA a continué de positionner le rail voyageurs pour une croissance durable à long terme. Le Programme d'investissements en immobilisations de VIA a atteint son rythme de croisière en 2009, et les éléments essentiels d'une infrastructure renouvelée seront donc en place quand l'économie et les marchés des voyages se redresseront.

Par ailleurs, VIA a continué de perfectionner sa stratégie d'affaires fondamentale et les outils de gestion pour mettre en place cette stratégie. Un nouveau plan de gestion, intitulé *Faites une différence*, clarifie l'orientation stratégique de VIA en matière de service axé sur le client, précise des priorités clés pour améliorer le rail voyageurs au cours des prochaines années, et présente des principes directeurs clairs pour susciter l'engagement des employés en vue d'atteindre ces objectifs.

CLAUDETTE PERRIN
Coordonnatrice adjointe des services
Winnipeg

LE RENDEMENT ANTÉRIEUR DE VIA

Malgré le fait que l'année 2009 a été difficile pour la Société en ce qui a trait à l'achalandage et aux produits, le rendement à long terme de VIA demeure solide. Depuis 1990, VIA a :

- réduit de 44 % sa dépendance envers le financement du gouvernement pour l'exploitation ;
- accru ses produits de 85,5 % ;
- augmenté son total de voyageurs-milles de 11,7 % ;
- amélioré de 75,4 % son recouvrement des coûts.

900

PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Dans le cadre du Plan d'action économique lancé en 2009, le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement de 407 millions de dollars pour le Programme d'investissements en immobilisations de VIA. Ce financement s'ajoute au financement en immobilisations de 516 millions de dollars sur cinq ans annoncé par le gouvernement en 2007, ce qui porte à 923 millions de dollars l'investissement total dans le réseau du rail voyageurs. Le Programme d'investissements en immobilisations de VIA, principalement axé sur le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure, a bien progressé en 2009.

DES LOCOMOTIVES PLUS EFFICACES ET PLUS FIABLES

La première des 53 locomotives F-40 remises à neuf a été terminée en avril 2009. Les locomotives F-40, âgées de 20 ans et utilisées partout au Canada, sont complètement démontées et sont entièrement remises à neuf à l'aide des plus récentes technologies en matière de locomotives.

Le projet de remise à neuf prolongera la vie de ces locomotives de 15 à 20 ans, et ce, pour moins de la moitié du coût requis pour l'achat de nouvelles locomotives. Parallèlement, VIA veillera à ce que les locomotives respectent les normes environnementales et de sécurité, et réduira jusqu'à 12 pour cent leurs émissions de gaz à effet de serre et leurs coûts de maintenance annuels de 15 pour cent. Le projet sera terminé d'ici 2012.

Grâce au financement supplémentaire provenant du Plan d'action économique, VIA a commencé la révision générale de ses locomotives P-42, y compris la mise en place d'un système automatique de mise en marche/d'arrêt des locomotives, conçu pour réduire la marche au ralenti des locomotives et entraîner des économies de carburant. Le projet devrait être complété en 2011.

DES VOITURES VOYAGEURS PLUS ATTRAYANTES ET CONFORTABLES

Toutes les voitures voyageurs de VIA font l'objet d'améliorations dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations et la Société commencera à mettre en service les voitures remises à neuf en 2010.

En mai 2009, VIA a accordé un contrat pour la révision générale complète de 98 voitures voyageurs LRC (Léger, Rapide, Confortable), ce qui prolongera leur vie d'un maximum de 20 ans. Les voitures sont utilisées à la fois pour les classes Affaires et Économie dans le corridor Québec - Windsor. De nouveaux systèmes électriques et mécaniques seront installés et les systèmes d'éclairage, de chauffage et de climatisation seront améliorés pour réduire la consommation d'énergie et les coûts. VIA rénovera également l'intérieur des voitures et veillera à ce que le matériel roulant respecte les normes courantes en matière de sécurité et de confort des voyageurs.

Grâce au financement supplémentaire dans le cadre du Plan d'action économique annoncé en 2009, VIA a commencé à améliorer les voitures Renaissance utilisées dans le corridor Québec - Windsor et dans l'Est du Canada afin d'augmenter l'accessibilité pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux. VIA a également commencé à apporter d'importantes améliorations aux voitures classiques en acier inoxydable utilisées pour la liaison transcontinentale de l'Ouest. Le parc transcontinental amélioré jouera un rôle clé pour redynamiser le rail voyageurs dans l'Ouest canadien au cours des prochaines années.

UNE CAPACITÉ ACCRUE ET DES LIAISONS PLUS RAPIDES ET PLUS FRÉQUENTES

La majeure partie du Programme d'investissements en immobilisations vise l'infrastructure dans le corridor Québec - Windsor, où le trafic de marchandises et du rail voyageurs est le plus concentré. L'investissement, qui couvre des améliorations des voies et de la signalisation sur l'infrastructure de VIA ou en partenariat avec les chemins de fer de marchandises, qui possèdent la majeure partie de l'infrastructure, accroît la capacité et permet aux trains voyageurs de circuler de façon sûre à de plus grandes vitesses et avec moins de retards. Voici les projets qui ont été lancés en 2009 ou qui le seront dans un avenir rapproché :

- Un investissement de plus de 300 millions de dollars, en partenariat avec le CN, pour améliorer l'infrastructure entre Montréal et Toronto, pour éliminer les goulots d'étranglement et réduire les conflits d'horaire entre les trains de marchandises et de voyageurs ;
- De nouvelles voies d'évitement et des systèmes évolués de contrôle de la circulation ferroviaire entre Smiths Falls et Brockville, en partenariat avec le Canadien Pacifique ;
- Des améliorations à l'infrastructure sur les voies appartenant à VIA entre Montréal, Ottawa et Smiths Falls, et entre London et Windsor.

DES GARES CONTEMPORAINES ET ATTRAYANTES POUR LES VOYAGEURS

Des projets visant plus de 40 gares de rail voyageurs dans des emplacements clés dans l'ensemble du pays ont été lancés (et certains ont été terminés) en 2009. Ces projets comprennent la construction de nouvelles gares ainsi que l'amélioration de gares actuelles afin d'améliorer les quais, la signalisation, l'aménagement intérieur et divers éléments en vue de répondre à des besoins relatifs à l'exploitation, de nature fonctionnelle et liés à la santé et à la sécurité.

DES INVESTISSEMENTS POUR AUGMENTER L'EFFICACITÉ

VIA investit également dans la technologie de l'information afin de soutenir une exploitation commerciale plus efficace et d'offrir un meilleur service à la clientèle. D'importants projets de technologie de l'information ont été terminés ou ont progressé en 2009, notamment la refonte complète du site Web de VIA destiné aux consommateurs, le lancement d'un intranet en vue de relier les employés et les services d'information essentiels dans l'ensemble de l'entreprise, ainsi qu'un nouveau système électronique de cartes de temps pour les employés de la Maintenance, ce qui permettra à la Société de réduire les coûts, d'accroître l'efficacité et de diminuer la quantité de papier utilisée.

LA STRATÉGIE D'ENTREPRISE : FAITES UNE DIFFÉRENCE

En 2009, VIA a lancé un nouveau plan de gestion nommé *Faites une différence*. Le plan établit les priorités d'affaires de VIA et fournit un cadre pour la gestion des gens et des ressources de l'entreprise. Bien que les six buts soient tous importants, le plan renforce l'orientation-client comme élément central de la stratégie d'entreprise de VIA. De plus, il offre des principes directeurs clairs qui aident tous les employés à comprendre comment leurs actions peuvent aider VIA à atteindre ses objectifs d'affaires.

PRIORITÉS DE LA SOCIÉTÉ

LA PROMESSE AUX CLIENTS
Améliorer continuellement l'expérience de voyage de nos clients

LA CROISSANCE
Assurer une croissance plus rapide que celle du marché

L'EFFICACITÉ
Saisir les occasions d'améliorer les résultats financiers

LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ
Assurer la sécurité et la sûreté de nos clients, de nous-mêmes et du grand public

LES GENS
Créer un environnement de travail qui favorise l'engagement envers le succès de notre entreprise

L'ENVIRONNEMENT
Gérer nos activités de façon à réduire notre impact sur l'environnement

LA PROMESSE AUX CLIENTS

BUT : AMÉLIORER CONTINUELLEMENT L'EXPÉRIENCE DE VOYAGE DE NOS CLIENTS

Les voyageurs disposent de nombreuses options parmi lesquelles choisir quand ils sélectionnent un mode de transport pour voyager du point A au point B. Le principal avantage concurrentiel de VIA, c'est-à-dire la raison pour laquelle les voyageurs choisissent le rail voyageurs, est le type d'expérience offerte par VIA, qui est différente de celle que leur offrent les autres modes de transport. Cette expérience est au cœur même de la promesse que VIA fait aux clients.

En 2009, VIA a continué de définir cette promesse de façon plus claire et d'élaborer de nouveaux outils, directives et normes en matière de comportement pour pleinement engager les employés afin de créer des expériences de voyage positives et mémorables pour les clients.

L'IMAGE DE MARQUE DE VIA : *LA FAÇON HUMAINE DE VOYAGER*

Au cours des dernières années, l'image de marque de VIA, soit *La façon humaine de voyager*, a continué d'évoluer en misant sur les forces particulières du rail voyageurs pour offrir une expérience de voyage plus confortable et plus relaxante que les autres modes de transport. En 2009, cette évolution s'est poursuivie, et VIA a examiné plus en profondeur ses services, du point de vue des clients, afin de mieux répondre à leurs attentes.

Pour y parvenir, des représentants de VIA ont accompagné des voyageurs du début de leur expérience de voyage jusqu'à la fin (soit à compter du moment où ils ont acheté leur billet jusqu'à leur départ de la gare, y compris pendant le temps qu'ils ont passé à bord du train) pour déterminer les forces de VIA, ainsi que les points à améliorer. Les clients ont confirmé que la marque *La façon humaine de voyager* reflète bien leurs attentes et ont défini de façon plus concrète de quelle façon l'expérience en train est créée et peut être améliorée.

ORIENTATION SUR LES POINTS D'INTERACTION AVEC LE CLIENT

En 2009, VIA a établi onze principaux points d'interaction avec le client de façon à offrir la meilleure expérience de voyage possible, tout en continuant de se démarquer comme *La façon humaine de voyager*. Ces points d'interaction avec le client comprennent tous les points d'interaction entre VIA et le client, dont les activités de planification du client avant le voyage, les réservations, le service offert aux gares de VIA et à bord du train, ainsi que les communications avec les clients après un voyage.

Par conséquent, VIA a commencé à élaborer des normes claires en matière de prestation des services à tous les points d'interaction avec le client, ainsi que des programmes de formation et d'évaluation pour veiller à ce que tous les employés visés comprennent comment ils répondent aux attentes des clients. Les équipes-témoins de l'orientation-client ont déterminé et ont aidé à élaborer des normes dans deux secteurs prioritaires, soit la propreté à bord des trains et la communication de l'information relative à la ponctualité des trains.

VIARAIL.CA

Le site Web de VIA a fait l'objet d'une refonte en 2009, ce qui a permis d'offrir aux clients un meilleur accès à l'information sur les liaisons ferroviaires, sur les horaires et sur les options de réservation en ligne. Le nouveau site Web est plus simple et plus facile à utiliser, intègre les plus récentes normes en matière de navigation de sites Web, et est conforme aux directives du W3C (Consortium World Wide Web), qui établit les normes de création pour les sites Web, comme l'accessibilité à l'Internet pour les utilisateurs ayant un handicap, entre autres. Il s'agit d'un important point d'interaction avec les clients et les agents de voyages et il a généré près de 50 pour cent des ventes totales en 2009.

Pour la première fois, VIA affiche aussi sur son site de l'information en temps réel sur les départs et les arrivées de tous les trains dans le corridor Québec - Windsor. En plus des mises à jour constantes sur l'heure d'arrivée d'un train à sa destination finale, le site présente les heures de départ et d'arrivée prévues à l'horaire et estimées pour chaque arrêt en gare en cours de route, afin que les clients puissent suivre l'état de tout train du Corridor, de son départ jusqu'à sa destination finale.

VIA prévoit aussi offrir ce service pour ses trains dans le Canada Atlantique et dans l'Ouest canadien à l'avenir, ainsi qu'une version mobile accessible par l'intermédiaire de téléphones et d'autres appareils portatifs sans fil dotés d'une fonction de navigation Web.

En parallèle avec le lancement du nouveau site Web, VIA a également simplifié la terminologie utilisée pour décrire les différentes classes de services et options de services, qui créaient une certaine confusion chez des clients. La nouvelle terminologie décrit la nature du service fourni. Par exemple, la catégorie de service « VIA 1 » a été renommée classe « Affaires » et tous les services qui comprennent des places couchées ont été regroupés dans la classe « Voiture-lits », ou dans la classe « Voiture-lits Loisirs » si des repas sont offerts.

NOUVELLES OPTIONS EN MATIÈRE D'ÉMISSION DES BILLETS

VIA a amélioré son service de réservation par téléphone en offrant à ses clients la possibilité de faire une réservation et de payer leurs billets par téléphone en une seule étape. Les clients peuvent désormais gagner du temps quand ils arrivent à la gare, et le système améliore la précision de l'information sur le nombre de places disponibles.

L'EXCELLENCE DU SERVICE EST SOULIGNÉE PAR DES PRIX

En 2009, la Society of International Railway Travelers a nommé le *Canadien* l'un des « 25 meilleurs trains au monde ». L'excellence du service, l'efficacité et la courtoisie du personnel et une expérience pancanadienne inoubliable ont compté parmi les facteurs qui ont permis au *Canadien* de se classer parmi ce prestigieux palmarès.

Par ailleurs, pour une troisième année consécutive, VIA a obtenu la première place pour les services de rail voyageurs dans le cadre de l'édition annuelle des prix Agents' Choice Awards et a devancé de nouveau des exploitants comme Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail et Trans Siberian Railway. Les agents de voyages ont mentionné le personnel bien renseigné et le bon service offert par la Société parmi les facteurs sur lesquels ils ont fondé leur décision d'accorder le prix à VIA.

LA CROISSANCE

BUT : ASSURER UNE CROISSANCE PLUS RAPIDE QUE CELLE DU MARCHÉ

Le marché se rétrécit dans une conjoncture économique incertaine ; dans ce contexte, la croissance des produits et de l'achalandage de VIA ne constituait pas un but réaliste en 2009. Le principal objectif de VIA était d'éviter que sa part des marchés clés diminue tout en s'assurant que les ressources et les outils appropriés soient en place afin de saisir les occasions de croissance dès que l'économie commencera à redémarrer.

VIA a réussi sur ces deux plans. L'accent, mis de façon continue sur la satisfaction des attentes des clients et conjugué aux réductions tarifaires ciblées avec soin, aux offres de services améliorés et aux initiatives de marketing, a permis de maintenir la part globale des marchés des transports publics détenue par le rail voyageurs au même niveau qu'en 2008. Le Programme d'investissements en immobilisations érige une plateforme solide pour la croissance du marché et les améliorations apportées aux services dans le futur. Le plan de gestion *Faites une différence* perfectionne l'orientation commerciale de VIA pour répondre rapidement à la demande accrue à mesure que le marché progresse.

HARMONISATION DES TARIFS AVEC LE MARCHÉ

La concurrence basée sur le prix est demeurée un facteur crucial dans tous les marchés, tandis que l'ensemble des transporteurs de voyageurs a eu de la difficulté à épuiser leurs billets auprès d'un groupe en déclin de clients potentiels. Pour protéger sa part du marché global, VIA a ajusté son plan tarifaire. Des tarifs spéciaux ont été prolongés dans l'ensemble du Corridor pour les trajets complets, et de nouvelles réductions ont été offertes aux voyageurs de 60 ans et plus. De plus, VIA a offert des tarifs réduits à l'ensemble des voyageurs des classes voitures-lits tout au long de l'année, et a lancé des réductions destinées aux employés du ministère de la Défense nationale.

RÉCOMPENSER LES CLIENTS FIDÈLES

En juillet, une grève de deux jours, déclenchée par les mécaniciens de locomotive et ayant interrompu tous les services ferroviaires, a été résolue lorsque la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et VIA ont accepté de recourir à l'arbitrage exécutoire. Pour récompenser les clients fidèles à qui l'interruption des services a causé des inconvénients – et pour attirer de nouveaux clients vers le rail voyageurs – VIA a offert une réduction de 60 pour cent applicable pour une durée limitée aux voyages en train effectués n'importe où au pays.

La réaction à cette promotion de six jours a été extraordinaire : à elles seules, les réservations en ligne se sont chiffrées à 26 000 en une journée, comparativement à un niveau normal établi à 3 000 réservations par jour. Les ventes enregistrées pendant les six jours de la promotion ont généré des produits de plus de 14 millions de dollars. De plus, ces ventes comprenaient bon nombre de clients qui, en temps normal, n'auraient pas essayé le rail voyageurs. Des 369 000 personnes qui ont acheté au moins un billet, 37 pour cent ont affirmé n'avoir voyagé avec VIA que rarement ou jamais, et 19 pour cent ont déclaré avoir choisi VIA après avoir initialement prévu un voyage avec d'autres modes de transport.

ASCENSION DU PROFIL DE VIA SUR LE MARCHÉ

VIA a continué de consolider sa présence et sa visibilité sur le marché par l'intermédiaire de nouveaux partenariats conclus au sein de l'industrie, et de commandites et de services ferroviaires spéciaux hautement publicisés.

VIA a élargi son partenariat avec Expedia, l'un des plus importants portails Web de voyages au monde. VIA a mis en vedette Expedia en le présentant comme son fournisseur exclusif de services hôteliers, de location de voitures et autres directement sur son site, et ce, pendant plusieurs années. Le site Expedia présente désormais les services de VIA, qui est le seul fournisseur de services ferroviaires voyageurs à profiter de cette visibilité. On s'attend à ce que ce partenariat – le premier du genre tant pour VIA que pour Expedia – multiplie les ventes de VIA en incitant les visiteurs du site de partout dans le monde à réserver des voyages en train pendant la planification de leurs vacances.

VIA a également mis en service des trains très en vue dans le cadre d'événements spéciaux en partenariat avec les organisateurs de festivals et d'événements. Les trains pour les événements spéciaux permettent à VIA de joindre de nouveaux clients potentiels.

NOUVEAUX PARTENAIRES ET ÉLOGES POUR LE PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

VIA Préférence, le programme de fidélisation des clients de VIA, s'est vu décerner deux prix de l'Association du marketing relationnel du Québec pour une deuxième année consécutive dans les catégories Gestion de la relation-client et Promotion relationnelle.

En mars 2009, VIA Préférence a conclu une entente avec la société de chemin de fer française SNCF en vertu de laquelle les membres VIA Préférence peuvent échanger leurs points contre des voyages récompenses sur l'ensemble du réseau de la SNCF. L'entente permet également aux membres du programme de fidélisation de la SNCF d'échanger leurs points contre des voyages récompenses avec VIA à l'échelle de son réseau.

Le Programme VIA Préférence a été amélioré encore davantage en 2009 par l'intermédiaire de plusieurs partenariats, tandis que la cyberBoutique de VIA Préférence a lancé une promotion mettant en vedette un regroupement de plus de 100 partenaires, dont SonyStyle.ca et Chapters.Indigo.ca.

Depuis la fin de 2009, les employés de VIA peuvent devenir membres de VIA Préférence, ce qui leur permet d'accumuler des points pour les achats effectués à la cyberBoutique de VIA Préférence.

L'EFFICACITÉ

BUT : SAISIR LES OCCASIONS D'AMÉLIORER LES RÉSULTATS FINANCIERS

Compte tenu de l'importante baisse des produits, la réduction des coûts était une priorité pour VIA en 2009. Parallèlement, VIA a continué de profiter des occasions lui permettant de générer de nouveaux produits par l'intermédiaire de partenariats dans les marchés à créneaux. Les yeux tournés vers l'avenir, VIA a lancé un examen complet de ses ressources liées à la technologie de l'information, s'est assurée que tous les projets technologiques appuient les buts de la Société et a investi dans d'importants projets de technologie afin d'améliorer l'efficacité de l'exploitation.

RÉDUCTION DES COÛTS

Les efforts déployés pour contrôler les coûts à tous les niveaux de l'entreprise ont permis de réaliser des économies substantielles ; le total des coûts d'exploitation pour l'année était inférieur aux prévisions budgétaires de presque 29,5 millions de dollars.

Des économies considérables ont été réalisées grâce à la gestion rigoureuse des effectifs dans les gares et à bord des trains, qui était constamment ajustée pour refléter les prévisions liées au nombre de voyageurs. De façon semblable, la gestion efficace du parc a permis de s'assurer que le nombre de voitures était réduit, dans la mesure du possible, selon l'achalandage. Cette mesure a contribué à diminuer les coûts liés au carburant et les autres frais d'exploitation. De plus, plusieurs postes vacants n'ont pas été comblés afin de réaliser des économies au chapitre de la rémunération.

EXPLORATION DE NOUVELLES OCCASIONS COMMERCIALES

VIA a continué d'explorer de nouvelles occasions commerciales engendrées en partenariat avec les organismes touristiques locaux et régionaux et d'autres fournisseurs de services. Par exemple, le train saisonnier pour cyclistes de VIA, qui assure la liaison Toronto - Niagara Falls et qui a su attirer l'attention des médias sur une vaste échelle, permet aux voyageurs d'apporter leur bicyclette avec eux à bord du train. Ce service, qui a été créé en partenariat avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, la ville de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, incite les cyclistes à apporter leur vélo lorsqu'ils visitent la région. Ce service a connu une troisième année couronnée de succès et, en 2009, VIA a lancé un concept semblable à bord de certains trains assurant la liaison Montréal - Toronto pour les mois estivaux. Bon nombre de collectivités desservies par VIA ont exprimé leur intérêt quant à la création de services similaires personnalisés selon les besoins régionaux.

VIA a également continué d'établir des partenariats économiques avec d'autres parties au sein de l'industrie touristique, y compris des partenariats entre VIA, à titre de société d'État, et des entreprises privées. Par exemple, un nouveau service a été offert en partenariat avec Croisières AML et les hôtels et centres de villégiature Fairmont.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

L'utilisation de systèmes de réservation et d'émission de billets en ligne par VIA a prouvé la valeur de la technologie – tant sous la forme d'un outil efficace visant à améliorer l'accès pour les clients et les agents de voyages, qu'en tant que manière de réduire les coûts. Au cours des dernières années, VIA a élargi l'utilisation des services en ligne destinés aux particuliers et aux entreprises, y compris l'utilisation de « cartes de crédit virtuelles » afin de faciliter le paiement avec les voyagistes et les agents à l'étranger. Les ventes sur le Web approchent maintenant la moitié du total des produits voyageurs de VIA, et ces technologies ont engendré des économies d'exploitation d'environ 1,6 million de dollars par année.

En 2009, VIA a réalisé un examen complet de ses besoins en matière de technologie de l'information et a déterminé les ressources technologiques les plus essentielles à l'appui des buts stratégiques de la Société. Une nouvelle stratégie de la Technologie de l'information définit les buts spécifiques pour l'élargissement et le perfectionnement des systèmes informatiques dans l'ensemble de l'entreprise. Un chef de la Technologie de l'information a récemment été nommé. Il relève directement du président et chef de la direction et est responsable de s'assurer que l'investissement réalisé par VIA dans la technologie répond aux besoins actuels et futurs, et ce, de la manière la plus efficace possible.

De nombreux investissements clés touchant les projets de la technologie de l'information ont été lancés ou menés à terme en 2009, dont la refonte du site Web de VIA, la création du premier intranet de VIA, la modernisation des systèmes de réservation de VIA et l'automatisation relative à la gestion des processus à bord, tels que la vente de billets et l'inventaire des produits.

iVIA — LIER LES GENS ET L'INFORMATION

En 2009, VIA a lancé iVIA, le premier intranet de la Société. iVIA constitue un grand pas vers l'avant relativement à la communication des renseignements essentiels aux employés et donne accès aux outils dont le personnel a besoin au travail, comme les modules de formation et de e-Formation, les procédures et les politiques de la Société, les mises à jour sur l'état des projets de la Société et les données de rendement.

L'intranet fournit une plateforme efficace pour améliorer le travail d'équipe et la coordination à l'échelle de la Société, ainsi que des occasions de perfectionner et d'améliorer constamment la manière dont les documents papier sont traditionnellement gérés, notamment le traitement des formulaires et de l'information personnelle. Les capacités du nouveau système et l'étendue des renseignements disponibles continueront d'évoluer afin de soutenir une efficacité opérationnelle accrue au cours des années à venir.

LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

BUT : ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DE NOS CLIENTS, DE NOUS-MÊMES ET DU GRAND PUBLIC

VIA Rail a élaboré l'un des premiers systèmes de gestion de la sécurité intégrés de l'industrie ferroviaire en 2001, et est largement reconnue comme un chef de fil relativement à la gestion sûre et sécuritaire de ses activités. Le système, qui intègre les règles, les procédures et les responsabilités liées à une exploitation ferroviaire sûre, est vérifié chaque année par Transports Canada et est continuellement examiné par la Société. Les questions liées à la sécurité font également l'objet d'un suivi par les Comités de santé et de sécurité à tous les principaux établissements de VIA à l'échelle du Canada. Ces Comités revoient les rapports annuels sur la sécurité et les données continues sur le rendement afin d'établir des objectifs spécifiques pour améliorer la sécurité dans le milieu de travail et pour déterminer les enjeux sur lesquels les cadres supérieurs doivent se pencher.

Les enjeux liés à la sûreté sont aussi devenus la priorité des employés. VIA collabore avec des organismes de réglementation et ses partenaires de l'industrie afin d'améliorer ses normes en matière de sûreté, et pour s'assurer que les meilleures procédures de sûreté applicables à l'exploitation et aux installations sont mises en œuvre à VIA. L'équipe de la Gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques de VIA relève directement du président et chef de la direction et consolide toutes les activités de gestion des risques relatifs aux aspects non financiers, à l'environnement, à la sûreté et à la sécurité sous la supervision d'un directeur principal. Cela permet d'assurer une meilleure coordination parmi les secteurs concernés.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

Le Plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ferroviaire de VIA indique de façon détaillée les procédures d'urgence à suivre lorsque surviennent des événements tels qu'un déraillement de train, un incident lié à la sûreté ou une éventuelle alerte relative à la santé. Il comprend un aperçu clair des responsabilités de tous les employés, la chaîne de commandement en place et les étapes à suivre pour assurer une bonne communication et la coordination des mesures d'urgence.

PLAN DE PRÉPARATION À UNE PANDÉMIE

En réaction aux alertes de l'Organisation mondiale de la Santé relativement au virus de la grippe A (H1N1) en 2009, VIA a formé un groupe de travail interfonctionnel afin de mettre en œuvre son Plan de préparation à une pandémie. Le Plan permet de s'assurer que les risques liés à la santé sont suivis de près, en collaboration avec Santé Canada et Medysis, le fournisseur de services de santé de VIA, et que des mesures sont prévues pour intervenir en cas de pandémie.

Le groupe de travail a coordonné les communications proactives dans l'ensemble de la Société pour s'assurer que tous les employés étaient vigilants quant aux symptômes de l'infection par la grippe A (H1N1) chez les gens aux installations et à bord des trains de VIA, et relativement aux procédures d'intervention en cas d'une éventuelle épidémie de la maladie.

De plus, tous les employés reçoivent une formation pour les préparer aux situations d'urgence dans le domaine de travail dans lequel ils œuvrent. En ce qui concerne les employés qui travaillent à bord des trains, leur formation comprend une variété d'aspects, depuis l'extinction d'un feu à bord jusqu'à la gestion d'une alerte à la bombe et d'une évacuation. La formation des employés des installations de maintenance inclut les procédures de gestion des matières dangereuses.

Comme la gare Centrale du Pacifique de VIA à Vancouver est près du site des Olympiques, VIA a renforcé les mesures de sécurité pour se préparer à la tenue des Jeux olympiques de 2010 et a introduit de nouvelles mesures, comme le demandait le gouvernement du Canada. Les mesures, qui comprennent les procédures d'intervention en cas d'urgence, la formation liée à la sensibilisation des employés et les partenariats avec les organismes chargés de l'application de la loi, prévoient tous les types d'urgences et de désastres naturels. La sûreté du site et du périmètre a fait l'objet d'améliorations grâce à l'installation de systèmes de détection et de surveillance, à la mise en œuvre de contrôles d'accès perfectionnés et à l'ajout d'agents de sécurité à la gare Centrale du Pacifique de VIA et aux aires d'exploitation.

CONTINUITÉ DES AFFAIRES

La planification de la continuité des activités à VIA permet à la Société de poursuivre ses activités en cas d'incidents ou de situations qui peuvent avoir des répercussions sur les gens, les installations ou le matériel roulant. En déterminant clairement les services essentiels nécessaires à la prestation des services ferroviaires voyageurs et en définissant le délai de reprise de ces services, VIA est en mesure de rétablir et de reprendre ses activités habituelles d'une manière efficace et structurée. L'analyse des risques gouverne l'élaboration de procédures de continuité tandis que divers exercices, y compris les essais de communication et les simulations informatiques, sont utilisés afin de permettre aux employés de se familiariser avec les procédures et de les maîtriser.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET SÛRETÉ

Le Rapport d'examen spécial de 2008, publié par le Bureau du vérificateur général en 2009, recommande que VIA évalue les menaces et les risques liés à ses systèmes de technologie de l'information, et les mesures nécessaires à l'atténuation de ces risques.

VIA a accepté ces recommandations et a lancé un programme de sûreté de la TI afin de déterminer et prioriser les initiatives requises pour réduire les risques relatifs à la sûreté, qui pourraient avoir une incidence sur la confidentialité et l'intégrité des systèmes de VIA. Les projets de sûreté clés, qui comprennent un examen des politiques de la Sûreté de la TI et la mise en œuvre d'un système de détection des intrusions dans un système donné, sont en cours et seront terminés en 2010.

De plus, un nouveau module de e-Formation portant sur la technologie de l'information a été lancé pour tous les employés de VIA. Le cours indique le rôle et les responsabilités de chaque employé relativement à l'utilisation de la technologie de l'information, et présente des renseignements sur la détection des risques liés à la sûreté et sur le signalement des activités suspectes.

AARON BRANSTON
Chef principal
Programme d'infrastructure
Montréal

SAUVER DES VIES

Tout le personnel de bord reçoit une formation en premiers soins, et les directeurs des services à bord sont également formés pour pratiquer la réanimation cardio-respiratoire (RCR). À l'heure actuelle, les directeurs des services et des employés désignés dans les gares et les centres de maintenance, entre autres, sont aussi formés relativement à l'utilisation des défibrillateurs externes automatiques qui ont été installés en 2008 à bord de tous les trains voyageurs, et dans certaines gares voyageurs et certains lieux de travail.

Depuis que les défibrillateurs ont été mis en place, ils ont été utilisés à trois reprises, et ont permis de sauver la vie de deux personnes. Par exemple, en août 2009, un employé formé et vigilant a sauvé la vie d'une personne en utilisant le défibrillateur au Centre de maintenance de Toronto après qu'un collègue ait eu un malaise pendant un cours de formation.

LES GENS

BUT : CRÉER UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL QUI FAVORISE L'ENGAGEMENT ENVERS LE SUCCÈS DE NOTRE ENTREPRISE

Toute entreprise ne peut connaître l'excellence que si les personnes qui en font partie s'engagent à l'égard du travail qu'elles accomplissent, trouvent leur travail enrichissant et sont fières de contribuer au succès de l'entreprise. C'est particulièrement le cas de VIA Rail, où le succès dépend de la qualité de l'expérience que les employés créent pour les clients.

Dans cette perspective, VIA a transformé le secteur des ressources humaines au cours des dernières années pour le rendre plus stratégique et pour mieux le définir, un fait reconnu par la vérificatrice générale dans son dernier Rapport d'examen spécial.

Le nouveau plan de gestion *Faites une différence* de VIA donne une orientation claire quant au rôle de chaque employé et aux répercussions des actions de chaque employé sur la réussite du rail voyageurs. Le tout est résumé dans le principe directeur clé « Je fais une différence ». Les principales initiatives de 2009 ont contribué à fournir aux employés de VIA les ressources et le soutien qui leur permettent de faire cette différence au travail.

NOUVEL ENVIRONNEMENT EN RÉSEAU

iVIA, le nouvel intranet de VIA, permet à tous les employés d'accéder facilement aux renseignements concernant les buts et le rendement de la Société, aux bulletins de nouvelles, aux procédures et politiques, aux cours de e-Formation, au nouveau Programme « Bienvenue à bord » et au « Campus Formation et Développement » en ligne qui offre des outils de formation et de perfectionnement professionnel destinés à tous les employés.

VIA explore également des façons d'élargir le réseau d'information par l'intermédiaire d'appareils autres que les ordinateurs de bureau. Par exemple, les écrans numériques font l'objet d'un projet-pilote aux lieux de travail stratégiques dans le but de diffuser en continu l'information sur la Société et des renseignements se rapportant précisément au lieu de travail, telles que les annonces concernant les nouvelles politiques. De plus, un projet est en cours afin d'introduire des appareils mobiles destinés aux employés de première ligne pour qu'ils reçoivent et transmettent des renseignements exacts sur la sécurité, la nourriture, les boissons, les billets et les profils des voyageurs.

FORMATION ET PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL

VIA a continué de projeter de nouvelles initiatives liées à la formation, particulièrement en ce qui concerne les modules et les ressources de la e-Formation, qui permettent aux employés d'harmoniser les efforts de développement personnel avec les perspectives de carrière et les buts stratégiques de la Société. Un nouveau système de « cheminements de carrière » permet aux employés cadres de comprendre leurs options s'ils souhaitent poursuivre le cheminement de leur carrière au sein de la Société, ainsi que les compétences dont ils ont besoin pour envisager ces options.

Un nouveau programme de formation (Créer des relations-clients hors pair) a été élaboré en 2008 et a été lancé en 2009 pour permettre aux employés du service Expérience-client de mieux comprendre les besoins et les attentes des clients, et les outils et les techniques

permettant de combler ces attentes, et pour leur offrir une aide pratique relativement à l'application de ces techniques dans des situations réelles. Il s'agit du premier programme de formation qui combine l'apprentissage en classe et la e-Formation à VIA.

En 2009, VIA a également lancé un nouveau programme de formation en matière de leadership (Éléments essentiels de leadership à l'intention des dirigeants) pour soutenir les gestionnaires dans le perfectionnement de leurs compétences en matière de gestion et d'encadrement. Ce programme a été lancé à la suite du Sondage de mobilisation des employés en 2008, par l'intermédiaire duquel les employés ont affirmé vouloir que des améliorations soient apportées dans les secteurs de la gestion du rendement et de la reconnaissance.

CONVENTIONS COLLECTIVES

Les négociations visant le renouvellement des conventions collectives entre VIA et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, le syndicat qui représente les mécaniciens de locomotive, se sont trouvées dans l'impasse en 2009. Après une grève de deux jours, les points en litige ont été présentés en vue d'un arbitrage exécutoire de différends. Une entente de principe découlant de la décision de l'arbitre a été signée entre VIA et le syndicat en décembre.

Les négociations pour le renouvellement des nouvelles conventions collectives avec les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), le syndicat qui représente le personnel de bord, des gares et de maintenance, ont débuté en 2009. La négociation des points en litige se poursuivra en 2010.

PARTICIPATION AU SEIN DES COLLECTIVITÉS

VIA appuie et encourage la participation des employés aux activités et aux événements tenus dans les collectivités et qui reflètent les valeurs auxquelles ils tiennent.

- L'année 2009 a marqué le 20e anniversaire de Jeunesse, J'écoute, un organisme qui offre des services d'information et de consultation par téléphone et en ligne aux jeunes. VIA est partenaire de Jeunesse, J'écoute depuis plusieurs années, et les employés participent aux activités de financement, telles que la « Marche pour Jeunesse, J'écoute » en mai.
- À l'automne 2009, VIA et ses employés ont participé à la Campagne nationale de charité, et ont amassé des fonds pour Centraide Canada et Partenairesanté. Cette campagne, dont le slogan de VIA était « Poser un geste qui fera une différence », a permis d'amasser 241 000 dollars.
- L'équipe VIA Rail a amassé 63 000 dollars pour la Société canadienne de la sclérose en plaques dans le cadre du Vélotour SP RONA au mois d'août. Cette équipe, composée de 62 employés de VIA accompagnés de leurs proches et de leurs amis, était la plus grande équipe participante et a amassé le plus important montant d'argent.
- VIA a mis en service huit « Trains du père Noël » et a offert des excursions spéciales du temps des Fêtes aux enfants des collectivités de Jasper, Prince George et Prince Rupert. Comme tout le travail est accompli par des bénévoles de VIA, la totalité des profits réalisés sont remis aux œuvres de bienfaisance locales et à l'organisme *Kids with Cancer Society*.
- À Halifax, VIA a animé « La sécurité, on embarque ! », un événement portes ouvertes qui vise à aider les enfants à découvrir les enjeux généraux liés à la sécurité, et les éléments de sécurité lorsqu'ils se trouvent près des trains et des chemins de fer. Des représentants de la police locale, de groupes communautaires et d'organismes nationaux ont participé aux exposés et aux activités.

L'ENVIRONNEMENT

BUT : GÉRER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON À RÉDUIRE NOTRE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le rail voyageurs est largement reconnu comme l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Il s'agit d'« Un choix vert » en matière de transport. VIA travaille tous les jours à améliorer constamment le rail en tant qu'option envisageable pour les personnes préoccupées par les répercussions du transport sur l'environnement.

La Politique environnementale et les objectifs de VIA définissent clairement les directives quant aux activités menées dans l'ensemble de la Société, et mettent l'accent sur la conformité avec les règles environnementales, la diminution de la consommation de carburant et la réduction de l'empreinte écologique laissée par toutes les activités de VIA.

INVESTISSEMENT DANS LES TECHNOLOGIES ÉCOLOGIQUES

L'investissement en immobilisations réalisé dans les voitures voyageurs et les locomotives remises à neuf permettra d'assurer que le matériel roulant de VIA respecte ou dépasse les normes environnementales en vigueur, en réduisant la consommation de carburant et les émissions engendrées par le rail voyageurs.

VIA a déjà réalisé des réductions substantielles : elle a diminué la consommation de carburant de plus de 25 pour cent par voyageur-kilomètre, et les émissions de gaz à effet de serre (GES), de près de 19 pour cent depuis 1990. Le matériel roulant remis à neuf inclura des systèmes de chauffage, de refroidissement, de ventilation et d'éclairage, et des systèmes destinés aux points d'attente plus efficaces. Ces modifications se traduiront par des réductions supplémentaires de la consommation de carburant et d'émissions de GES.

ÉQUIPES VERTES

Les équipes vertes de VIA, qui sont composées d'employés volontaires, implantées à l'échelle du réseau de VIA, font la promotion de pratiques sûres pour l'environnement à l'échelle du pays et incitent tous les employés à trouver des moyens d'améliorer la performance environnementale de VIA. Ces équipes ont contribué à la création et au lancement d'initiatives utiles, telles que les programmes de réduction des déchets dans les bureaux et les installations de VIA, et un programme de recyclage du métal dont les profits ont été versés à une école locale. Elles ont également coordonné la participation de VIA à des événements visant à mieux sensibiliser le public aux enjeux environnementaux, notamment la Semaine de la réduction des déchets, la journée En ville, sans ma voiture ! et le Jour de la Terre de 2009. En 2009, les équipes ont commencé à publier le Bulletin vert à l'intention de tous les employés ; cette publication fournit des renseignements et des mises à jour sur les événements, les enjeux et les projets d'ordre environnemental.

GESTION DES RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

VIA a élaboré le Système de gestion de l'environnement (SGE) en 2004, lequel fournit une structure à l'échelle de la Société relativement au suivi, à l'évaluation et à la communication de la performance environnementale. Dans le cadre de son Examen spécial portant sur VIA en 2008, le Bureau du vérificateur général du Canada a examiné le SGE de VIA et a conclu que les systèmes et les pratiques de gestion de l'environnement ont permis à VIA de gérer

ses principaux risques liés à l'environnement. Le Rapport d'examen spécial soumis en 2009 recommandait un certain nombre de manières dont VIA pourrait améliorer la mise en œuvre du SGE, particulièrement en ce qui concerne l'identification, le suivi et la gestion des risques environnementaux.

VIA a accepté les recommandations et a commencé à apporter des améliorations en 2009. Les mesures prises pour toutes les recommandations seront terminées en 2010. Une méthodologie d'évaluation des risques est en cours d'élaboration et d'intégration dans le SGE, tout comme c'est le cas pour les mises à jour du SGE et des registres des risques de la Société. Outre les procédures de vérification interne en vigueur aux installations de maintenance, un nouveau plan de vérification environnementale destiné aux installations consacrées à d'autres activités que celles de la maintenance sera mis en œuvre, en ce qui concerne notamment les procédures de compte rendu des résultats de vérification à la direction de VIA. Un programme de gestion de la contamination du site sera élaboré pour les sites où on utilise des contaminants potentiels pour l'environnement.

De plus, VIA est en processus de création d'un nouveau système visant à définir et à consigner les initiatives, les cibles et les objectifs de nature environnementale.

ENVIROEXPO

EnviroExpo est un projet qui a été établi par VIA il y a deux ans en partenariat avec Sciences Jeunesse Canada, un organisme à but non lucratif qui organise des expo-sciences à l'échelle locale, régionale et nationale depuis près de 50 ans. Le but d'EnviroExpo est de mettre au défi les jeunes de trouver des solutions uniques aux problèmes environnementaux auxquels nous faisons face tout en ajoutant une touche artistique à la présentation de leur projet. Le projet EnviroExpo cible tous les élèves canadiens qui fréquentent une école secondaire ou un cégep.

Les jeunes peuvent participer à EnviroExpo à l'échelle régionale ou nationale. À l'échelle nationale, les trois meilleurs participants obtiennent chacun une bourse d'études de 10 000 dollars offerte par VIA.

Les employés de VIA d'un océan à l'autre sont fiers de participer aux expo-sciences en tant que bénévoles. L'initiative EnviroExpo de VIA a été reconnue dans le cadre du programme de Prix d'excellence en sécurité et en environnement de l'Association des chemins de fer du Canada en 2009.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise, et de 14 autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser la gestion et la direction stratégique de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

La Société et son conseil d'administration sont engagés à mettre en œuvre des principes et des pratiques exemplaires pour assurer une bonne gouvernance. Tous les membres du conseil signent un code d'éthique qui reflète l'esprit et le but de la Loi sur la responsabilité, qui établit les normes de transparence et de responsabilité à l'intention des dirigeants et des administrateurs des sociétés d'État.

En 2009, le gouvernement du Canada a accordé un deuxième mandat à titre de président du conseil à monsieur Donald A. Wright. Le gouvernement du Canada a également nommé monsieur Marc Laliberté comme président et chef de la direction à compter du 4 janvier 2010.

L'EXAMEN SPÉCIAL DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE

Le Bureau du vérificateur général (BVG) effectue un examen spécial des sociétés d'État tous les cinq ans. Le BVG a soumis un rapport en 2009 sur l'Examen spécial de VIA mené en 2008. Le rapport indiquait une lacune importante dans le secteur de la planification stratégique et les améliorations continues apportées aux pratiques de gouvernance de VIA. La conclusion du rapport précisait que la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de la Société est économique et efficiente, et que les activités de VIA sont exécutées avec efficacité.

Le rapport présentait également un certain nombre de recommandations visant une amélioration. VIA a accepté les deux conclusions du rapport et les recommandations formulées, lesquelles ont été mises en application ou sont en cours d'application.

ACCÈS À L'INFORMATION

VIA est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général. VIA reçoit les demandes d'information et y répond rapidement en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels, et a obtenu des notes élevées au chapitre de la transparence parmi les agences fédérales.

En 2009, VIA a reçu 26 demandes en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Compte tenu de délais prescrits par la loi, trois demandes ont été reportées à 2010.

LANGUES OFFICIELLES

VIA est engagée à l'égard des principes de la Loi sur les langues officielles et fournit les services à ses clients dans la langue de leur choix. À bord de chaque train de VIA, dans les gares et dans les Bureaux des ventes par téléphone se trouvent des employés qualifiés pour offrir un service aux clients dans les deux langues officielles.

De plus, les employés qui travaillent dans les régions désignées comme étant bilingues pour toute question relative à la langue de travail ont le choix de travailler dans la langue officielle qu'ils préfèrent. VIA saisit également toute occasion, dans le cadre de son mandat, de contribuer activement à la promotion de la dualité linguistique au Canada.

Le Commissaire aux langues officielles a publié son bulletin de rendement 2008-2009 relatif aux institutions fédérales en juin 2009, et VIA a obtenu la note « B » (bien). Le commissaire a noté des améliorations considérables dans la catégorie du service au public comparativement à 2008.

Lorsque VIA a comparu devant le Comité permanent des langues officielles de la Chambre des communes à l'automne 2009, les membres l'ont félicitée et ont reconnu son rendement relativement à l'application des langues officielles au sein de la Société.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2009, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables de VIA (qui sont compris dans les états financiers consolidés) et les éléments hors financement de l'État. Cette analyse devrait être lue en parallèle avec les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

( ) = DÉFAVORABLE	2009	PAR RAPPORT AU BUDGET		PAR RAPPORT À 2008	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	$	$	%	$	%
PRODUITS-VOYAGEURS	**250,3**	(49,1)	(16,4)	(32,6)	(11,5)
TOTAL DES PRODUITS	**264,9**	(50,5)	(16,0)	(34,3)	(11,5)
CHARGES D'EXPLOITATION EN TRÉSORERIE	**526,1**	29,5	5,3	(12,8)	(2,5)
DÉFICIT D'EXPLOITATION EN TRÉSORERIE	**261,2**	(21,0)	(8,7)	(47,1)	(22,0)
NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS (EN MILLIERS)	**4 229**	(444)	(9,5)	(375)	(8,2)

Une grave récession économique mondiale a entraîné la baisse des marchés des voyages et du tourisme tout au long de 2009, et tous les transporteurs de voyageurs ont subi des pertes tant au chapitre de l'achalandage que sur le plan des produits. La capacité excessive a causé une concurrence intense entre les transporteurs. Contrairement à 2008, année pendant laquelle VIA a enregistré une croissance record, VIA a eu pour défi en 2009 de conserver sa position sur le marché et de protéger ses marchés tandis que les concurrents offraient d'importantes réductions tarifaires. La Société a réussi à conserver la part détenue par le rail voyageurs sur le marché des transports publics dans le corridor Québec - Windsor, qui représente environ 80 pour cent de ses activités commerciales.

VIA a connu des baisses relativement au chapitre de l'achalandage et des produits, à l'image de la situation au sein de l'industrie des transports de voyageurs dans son ensemble. Les produits voyageurs de l'année étaient inférieurs de 32,6 millions de dollars, soit de 11,5 pour cent, par rapport à 2008, tandis que l'achalandage a diminué de 8,2 pour cent pour se chiffrer à 4,2 millions de voyageurs. VIA a réduit ses dépenses en éliminant environ 5,3 pour cent, soit 29,5 millions de dollars, de son budget pour l'année en question. Cependant, compte tenu des charges d'exploitation de base élevées et du peu de souplesse pour ajuster les services, les économies de coûts n'étaient pas suffisantes pour contrebalancer les produits inférieurs. Par conséquent, on a enregistré un écart considérable entre le déficit d'exploitation de VIA et son financement d'exploitation. VIA puisera dans son Fonds de renouvellement des actifs interne pour combler le déficit en financement de 2009.

VIA continue d'avoir confiance en l'avenir à plus long terme et dans ce qu'il réserve au rail voyageurs. De plus, le gouvernement du Canada a renforcé cette confiance grâce à l'ajout, en janvier, d'un montant de 407 millions de dollars sous la forme d'un investissement en immobilisations dans le cadre du Plan d'action économique fédéral, ce qui porte le total de fonds destinés au Programme d'investissements en immobilisations de VIA en cours à 923 millions de dollars. Les projets d'investissements visant le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure ferroviaire de VIA se sont déroulés tout au long de 2009 ; ils permettent d'apporter progressivement des améliorations considérables au service ferroviaire à l'échelle du pays et devraient produire leurs avantages complets d'ici 2012.

PRODUITS-VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

En général, le total des produits a diminué de 34,3 millions de dollars comparativement à 2008, ce qui représente une baisse de 11,5 pour cent et un écart négatif de 16 pour cent par rapport au budget annuel de 2009. L'achalandage a subi une baisse, et le nombre total de voyageurs a diminué de 8,2 pour cent comparativement à 2008 et est inférieur aux prévisions budgétaires de 9,5 pour cent.

Les produits reflètent les répercussions de la baisse de la demande pour les services voyageurs et de l'environnement tarifaire très concurrentiel. Les transporteurs ont réduit leurs tarifs tout au long de l'année. Le nombre de voyageurs au Canada en provenance des États-Unis et d'ailleurs dans le monde a continué de diminuer, tout comme le nombre de voyageurs nationaux d'affaires et les autres consommateurs, entraînant une capacité excessive au sein de l'industrie dans son ensemble.

La baisse de l'achalandage a eu des répercussions sur tous les services de VIA. Dans l'Ouest canadien, le *Canadien* compte sur le tourisme des États-Unis et d'ailleurs dans le monde pour maintenir ses produits, qui ont diminué de façon substantielle, et le matériel roulant vieillissant de VIA affecté à ce service perd sa capacité concurrentielle dans ce marché.

Le service assuré dans l'Est du Canada a connu une baisse semblable ; les produits de la classe Voitures-lits Loisirs ont diminué considérablement pour l'année en question.

Bien que les marchés du corridor Québec - Windsor aient enregistré un meilleur rendement que les trains transcontinentaux, le ralentissement économique a entraîné la diminution du nombre de voyages en classe Affaires à rendement supérieur, ce qui a eu une incidence sur le total des produits de VIA. Le Corridor a également subi la concurrence basée sur les prix, la plus intense de la part des autres transporteurs qui ont eux aussi fait face à des diminutions semblables au chapitre de l'achalandage.

Afin de protéger sa part de marché, VIA a lancé un programme de réduction tarifaire plus souple et plus intéressant, ainsi que des promotions ciblées et des améliorations liées aux services. Par exemple, après une interruption des services attribuable à une grève déclenchée par les mécaniciens de locomotive, VIA a offert une réduction de 60 pour cent sur les voyages en classe Économie partout au Canada et en classe Affaires dans le Corridor. Il s'agissait là d'un moyen de fidéliser les clients loyaux et de stimuler l'intérêt de nouveaux clients pour les voyages en train. Cette vente promotionnelle de six jours a engendré des produits de 14 millions de dollars et a attiré 369 000 clients ; 37 pour cent de ces clients ont affirmé n'avoir jamais voyagé avec VIA auparavant, ou l'avoir fait en de rares occasions.

Les améliorations apportées aux services ont suscité un nouvel intérêt pour le marché des voyages d'affaires de niveau supérieur. Le maintien et le renouvellement de l'intérêt pour les voyages en train ont permis à VIA de conserver sa part de marché malgré les tentatives d'autres modes de transport public d'acquérir des parts du marché.

COÛTS D'EXPLOITATION

Tout au long de 2009, VIA a pris des mesures rigoureuses de limitation des coûts pour réagir à la détérioration du marché des voyages et pour atténuer les effets des déficits des produits. Les économies de coûts ont amené les charges d'exploitation totales à se chiffrer à 526,1 millions de dollars pour l'année, un résultat inférieur de 5,3 pour cent à la prévision budgétaire pour 2009. Des économies considérables ont été enregistrées grâce à la gestion du nombre d'effectifs et de la rémunération, et les coûts liés au carburant étaient inférieurs aux prévisions budgétaires en raison de la diminution de la consommation et des prix. Les coûts relatifs aux produits à bord étaient également moins élevés, principalement en raison de l'achalandage réduit.

Les dépenses ont toutefois augmenté de 12,8 millions de dollars (2,5 pour cent) comparativement à l'année précédente. La principale augmentation découle des cotisations au régime de retraite des employés syndiqués (10,1 millions de dollars). Suite à la détérioration de la solvabilité du plan au cours de la première moitié de 2008, la Société qui bénéficiait d'un congé de contribution, a, de façon proactive, mis fin à ce congé et a contribué pour les services courants pendant le dernier trimestre de 2008. Ces contributions ont été maintenues tout au long de 2009. Les dépenses liées au carburant ont également augmenté de 6,5 millions de dollars, et les coûts associés au matériel de maintenance, de 1,3 million de dollars. Les frais de restructuration ont également augmenté de 1,8 million de dollars en raison du programme de retraite anticipée volontaire offert à certains gestionnaires.

Le contrôle efficace des coûts a généré des économies qui ont partiellement contrebalancé ces augmentations ; on compte notamment des économies de 2 millions de dollars provenant des frais liés aux produits à bord des trains, et des économies de 1,4 million de dollars

relatives aux ventes et aux dépenses en marketing. La hausse salariale annuelle annoncée en 2009 a été absorbée par une hausse de la productivité.

VIA n'a toutefois pas été en mesure de réduire encore davantage les coûts en raison des charges d'exploitation fixes élevées. VIA s'engage à offrir des services ferroviaires à tous les Canadiens, et a peu de souplesse lorsqu'il est question d'ajuster les services ferroviaires et la fréquence des trains pour répondre à la demande. Cela signifie, par exemple, que VIA ne peut réduire la fréquence d'un service pour diminuer les coûts, contrairement aux compagnies aériennes qui possèdent plus de souplesse en ce qui a trait à l'annulation de vols spécifiques.

Les revenus de placements ont également connu les effets de la récession, ce qui entraînera une hausse des cotisations de VIA à sa caisse de retraite au cours des années à venir.

Le vieillissement du matériel roulant et les pressions inflationnistes continuent d'avoir une incidence sur les charges d'exploitation. Ces pressions ont des répercussions sur tous les aspects des activités de VIA, dont les travaux de réparation du matériel roulant, les tâches habituelles de maintenance et la rémunération. Tandis que le financement d'exploitation de VIA a diminué de 44 pour cent depuis 1990, l'inflation enregistrée pour cette même période se chiffrait à environ 50 pour cent.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Le gouvernement du Canada a annoncé en janvier un investissement supplémentaire de 407 millions de dollars dans le rail voyageurs dans le cadre du Plan d'action économique de 2009, ce qui porte le total du Programme d'investissements en immobilisations de VIA à 923 millions de dollars.

En 2009, le total des dépenses en immobilisations se chiffrait à 116,8 millions de dollars (comparativement au montant de 54,5 millions de dollars enregistré pour les deux années précédentes). La Société a procédé à la réfection et au renouvellement de ses locomotives et voitures voyageurs, et a entrepris d'importants projets d'infrastructure dans l'ensemble du corridor Québec - Windsor, ainsi que des travaux d'amélioration aux gares de tous les secteurs de son réseau.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS 2007-2009	
RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT	45,7 millions de dollars
AMÉLIORATIONS APPORTÉES À L'INFRASTRUCTURE	80,4 millions de dollars
GARES, TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET AUTRES PROJETS	45,2 millions de dollars
TOTAL	171,3 millions de dollars

Les dépenses en immobilisations grimperont au cours des deux prochaines années ; des dépenses en immobilisations de plus de 300 millions de dollars par année sont prévues pour 2010 et 2011. Les résultats, qui se traduiront par des services ferroviaires voyageurs d'une qualité et d'un niveau supérieurs partout au Canada et par la capacité accrue des services ferroviaires voyageurs dans le Corridor, seront atteints graduellement au cours des années à venir.

PONCTUALITÉ

Le taux de ponctualité, qui a représenté un important défi pour le rail voyageurs au cours des dernières années, s'est amélioré de façon considérable en 2009, soit de 8 points de pourcentage, pour s'établir à 83 pour cent. Il s'agit de la plus importante amélioration sur douze mois réalisée au cours des dernières années.

Pour améliorer la ponctualité, VIA a prolongé la plupart de ses horaires. Les nouveaux horaires, élaborés conformément aux négociations menées avec les sociétés de transport ferroviaire de marchandises, présentent des heures de départ et d'arrivée plus réalistes de façon à ce que les clients puissent compter sur un service plus fiable. Dans le corridor Québec - Windsor, le taux de ponctualité a atteint 84 pour cent, ce qui représente une amélioration de 13 pour cent par rapport à 2008.

Dans l'Ouest canadien, les horaires ont été complètement repensés dans le but d'accroître la qualité des services offerts à nos clients, en assurant des services de correspondance améliorés, en proposant des options plus intéressantes aux voyagistes et en s'harmonisant avec la circulation des trains de marchandises. Par conséquent, le taux de ponctualité a augmenté considérablement et est passé de 23 pour cent à 84 pour cent ; parallèlement, le taux de satisfaction de la clientèle a connu une hausse tout aussi importante.

Le rendement enregistré par les liaisons transcontinentales de l'Est a diminué légèrement en raison des limitations de vitesses temporaires appliquées sur l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local dont le CN a fait l'acquisition et de la congestion continue sur l'infrastructure du CN.

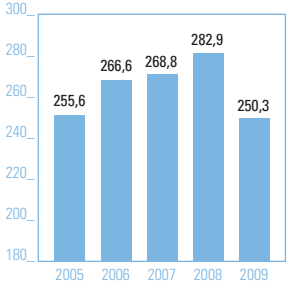
NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (NIIF)

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé la date de transition à laquelle les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes doivent commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (NIIF) telles qu'elles ont été publiées par le Conseil des normes comptables internationales. Cette date a été fixée au 1er janvier 2011. Les NIIF appliquent une structure conceptuelle semblable aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada ; cependant, on note d'importantes différences au chapitre de la reconnaissance, des mesures et de la divulgation.

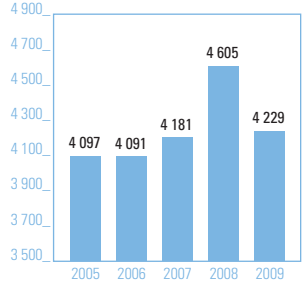
Pendant l'exercice financier 2010, l'exercice qui précède immédiatement celui au cours duquel commence l'établissement de rapports conformément aux NIIF, la Société devra, en réalité, tenir deux livres comptables parallèles : l'un de ces livres sera préparé en appliquant la version courante des PCGR canadiens et sera utilisé pour l'établissement des rapports actuels ; l'autre livre sera préparé conformément à la version courante des NIIF et sera utilisé pour rendre compte des montants comparatifs pendant l'exercice financier 2011 de la Société.

Le processus de définition, d'évaluation et de sélection des conventions comptables nécessaires à l'adoption des NIIF par la Société est en cours. L'étude des répercussions sur les éléments liés à l'exploitation, tels que la technologie de l'information et le contrôle interne des rapports financiers, fait partie de ce processus, tout comme la préparation de l'ébauche des états financiers et des informations connexes présentées en annexe. Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a confirmé que les NIIF constituent un ensemble de normes comptables acceptables que la Société peut utiliser.

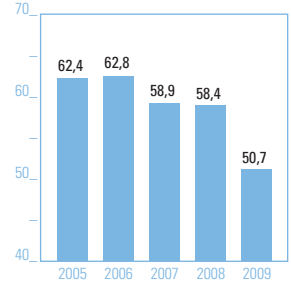
PRODUITS-VOYAGEURS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)



NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS
(EN MILLIERS)



RATIO PRODUITS/DÉPENSES
(EN POURCENTAGE)



APERÇU DE 2010

Le redressement des marchés des voyages et du tourisme dépendra de la reprise de l'économie dans son ensemble. Bien que les économies canadienne, américaine et mondiale aient présenté des signes d'amélioration avant la fin de 2009, la relance économique complète sera probablement lente et irrégulière tout au long de 2010. VIA ne prévoit pas le retour à une croissance substantielle du rail voyageurs avant 2011.

Le défi de VIA en 2010 sera toujours de fidéliser les clients existants dans un marché hautement concurrentiel, tout en profitant des occasions permettant d'élargir sa clientèle, dans la mesure du possible. Le rail voyageurs détient toujours une bonne position lui permettant d'offrir un service attrayant et concurrentiel aux Canadiens – un mode de transport fiable et adapté aux conditions changeantes de notre climat, qui propose un service dénué de stress allié à un degré de confort élevé. En 2010, l'environnement demeurera une priorité pour la Société, laquelle cherchera à gérer ses activités d'une façon respectueuse de l'environnement. Comme d'habitude, VIA continuera d'être orientée vers les clients et s'efforcera de dépasser leurs attentes à chaque occasion.

L'augmentation du taux de ponctualité, conjuguée aux améliorations progressives apportées aux services et aux produits, continuera d'éveiller un nouvel intérêt pour le rail voyageurs. Dans l'Ouest canadien particulièrement, les principaux voyagistes ont déjà exprimé leur intérêt renouvelé pour le service de VIA, et sont enthousiasmés par l'introduction d'un horaire amélioré en 2009 et par l'annonce des améliorations liées au matériel roulant, qui rendront les compartiments-lits à bord conformes aux normes internationales.

À long terme, l'investissement en immobilisations réalisé par VIA dans le matériel roulant et l'infrastructure fournira la plateforme nécessaire aux améliorations substantielles et les outils requis pour saisir les occasions de croissance à mesure que l'économie progresse. Grâce à un matériel roulant moderne et à la capacité d'offrir des services plus rapides et plus fréquents, VIA s'attend à ce que le rail voyageurs canadien reprenne la croissance dont il a bénéficié au cours des vingt dernières années pour proposer un service fiable, efficace et viable sur le plan financier dans le futur.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Exercice terminé le 31 décembre 2009

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans le rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, a vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

Le comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs vérifications et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

Marc Laliberté

Le chef, Services financiers et administration,

Robert St-Jean, CA

Montréal, Canada
Le 12 février 2010

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan consolidé de Via Rail Canada Inc. au 31 décembre 2009 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA auditeur

Montréal, Canada
Le 12 février 2010

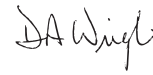
BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS)	2009	2008
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 775 $**	9 205 $
Comptes clients	**7 725**	6 701
Charges payées d'avance et autres créances	**10 632**	2 899
À recevoir du gouvernement du Canada	**6 833**	–
Instruments financiers dérivés (NOTE 18)	**1 497**	5 067
Stocks (NOTE 6)	**24 592**	22 548
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 9)	**25 295**	17 900
Actifs d'impôts futurs (NOTE 12)	**2 802**	6 187
	84 151	70 507
ACTIF À LONG TERME		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**523 920**	469 131
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**9 464**	6 349
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 9)	**23 120**	56 734
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 11)	**354 758**	332 514
Instruments financiers dérivés (NOTE 18)	**1 578**	4 973
	912 840	869 701
	996 991 $	940 208 $
PASSIF À COURT TERME		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 10)	**132 339 $**	108 166 $
Instruments financiers dérivés (NOTE 18)	**6 699**	20 664
Produits reportés	**11 998**	11 639
	151 036	140 469
PASSIF À LONG TERME		
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 11)	**27 136**	26 164
Passifs d'impôts futurs (NOTE 12)	**40 511**	47 229
Instruments financiers dérivés (NOTE 18)	**354**	11 431
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	**1 302**	1 602
Autres passif à long terme	**1 500**	2 492
	70 803	88 918
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 13)	**541 145**	480 384
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (NOTE 14)		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Surplus d'apport	**5 985**	4 963
Bénéfices non répartis	**218 722**	216 174
	234 007	230 437
	996 991 $	940 208 $

Engagements et éventualités (notes 15 et 21 respectivement) Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé au nom du conseil,

Eric L. Stefanson, FCA
Administrateur et président du Comité de la vérification et des risques



Donald A. Wright
Administrateur et président du conseil

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS)	2009	2008
PRODUITS		
Voyageurs	**250 478 $**	283 062 $
Revenus de placements	**862**	578
Autres	**16 438**	15 599
	267 778	299 239
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	**224 902**	230 373
Exploitation des trains et carburant	**118 714**	141 319
Gares et autres biens	**33 819**	32 524
Marketing et ventes	**28 797**	30 171
Matériel de maintenance	**37 076**	33 585
Coûts des fournitures à bord des trains	**16 233**	18 036
Taxes d'exploitation	**9 735**	7 546
Avantages sociaux futurs (NOTE 11)	**(1 065)**	(35 045)
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8)	**60 203**	54 466
(Gain) perte non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	**(18 077)**	27 023
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**15 677**	(10 566)
Autres	**25 967**	26 639
	551 981	556 071
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	**284 203**	256 832
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	**226 280**	214 223
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13)	**56 453**	50 857
(Pertes) bénéfices avant impôts	**(1 470)**	8 248
(Recouvrement) charges d'impôts sur les bénéfices (NOTE 12)	**(4 018)**	1 910
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE	**2 548**	6 338
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**216 174**	209 836
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE	**218 722 $**	216 174 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS)	2009	2008
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	**2 548 $**	6 338 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:		
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	**52 733**	53 846
Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**7 770**	968
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(300)**	(348)
Amortissement du financement en capital reporté	**(56 453)**	(50 857)
Impôts futurs	**(3 333)**	–
Variation de la juste valeur des instruments financiers	**(238)**	2 610
(Gain) perte net non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	**(18 077)**	27 023
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**(7 733)**	2 161
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	**(22 244)**	(45 893)
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	**972**	948
(Diminution) augmentation des autres éléments du passif à long terme	**(992)**	1 840
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	**(45 347)**	(1 364)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	**111 775**	42 995
Entrées de fonds générés par les activités de financement	**111 775**	42 995
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements pour le Fonds de renouvellement des actifs	**(359 704)**	(415 817)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**386 161**	413 099
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(97 336)**	(34 944)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**21**	89
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	**(70 858)**	(37 573)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
(Diminution) augmentation de l'exercice	**(4 430)**	4 058
Solde au début de l'exercice	**9 205**	5 147
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**4 775 $**	9 205 $
REPRÉSENTÉS PAR:		
Encaisse	**(135) $**	28 $
Placements à court terme, 0,26 %, échéant en janvier 2010 (2008 : 1,50 %)	**4 910**	9 177
	4 775 $	9 205 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Au 31 décembre 2009

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La Société s'emploie à offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. Sa mission est de travailler ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes.

2. ADOPTION DE NOUVELLES CONVENTIONS COMPTABLES

A) INSTRUMENTS FINANCIERS – INFORMATIONS À FOURNIR, CHAPITRE 3862

En juin 2009, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a modifié le chapitre 3862 du Manuel, *Instruments financiers – Informations à fournir*. Les modifications ont pour but d'améliorer la communication des informations relatives aux évaluations à la juste valeur et au risque de liquidité afférent aux instruments financiers.

Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur doivent être classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :

- Niveau 1 – Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les cours, cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 – Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de cours d'actifs ou passifs similaires, de cours sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.
- Niveau 3 – Les instruments financiers sont considérés comment étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires, qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable.

L'information à fournir sur le risque de liquidité a également été modifiée pour inclure une analyse des échéances des passifs financiers et non financiers.

Les amendements s'appliquent aux états financiers annuels des exercices se terminant après le 30 septembre 2009, l'adoption anticipée est permise. Pour permettre une période

d'adaptation aux préparateurs d'états financiers, l'ICCA a décidé de ne pas exiger les chiffres comparatifs pour la nouvelle information à fournir lors du premier exercice d'application.

Puisque les amendements ne concernent que l'information à fournir, il n'y a pas d'incidence sur les résultats ou la position financière de la Société. Les informations à fournir sont incluses à la Note 17.

B) RISQUE DE CRÉDIT ET JUSTE VALEUR DES ACTIFS FINANCIERS ET DES PASSIFS FINANCIERS, CPN-173

Le 20 janvier 2009, le Comité des problèmes nouveaux de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié l'abrégé du CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Le document confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de la contrepartie devraient être pris en compte dans la détermination de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers, y compris les instruments dérivés. Cet abrégé n'a pas eu d'incidence significative sur les états financiers consolidés de la Société.

C) ÉCARTS D'ACQUISITION ET ACTIFS INCORPORELS, CHAPITRE 3064

En vigueur le 1er janvier 2009, l'ICCA a publié le nouveau chapitre 3064, *Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises autre que les écarts d'acquisition et les actifs incorporels acquis dans un regroupement d'entreprises. Cette nouvelle norme comptable renforce l'approche selon laquelle les actifs sont comptabilisés seulement s'ils répondent à la définition d'un actif et aux critères de comptabilisation d'un actif. Elle clarifie aussi l'application du concept de rattachement des charges aux produits, de façon à éliminer la pratique consistant à comptabiliser à titre d'actifs des éléments qui ne répondent pas à la définition d'un actif ni au critère de comptabilisation d'un actif. L'application rétroactive du chapitre 3064 a eu comme effet pour la Société de reclassifier 9,5 millions de dollars (2008 : 6,4 millions de dollars) de logiciels et licences des immobilisations corporelles aux immobilisations incorporelles sur le bilan consolidé.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

A) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Conformément à la note d'orientation NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, les actifs, les passifs, et les résultats d'exploitation de Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV), ont été inclus dans les états financiers consolidés. La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement comptabiliser l'ensemble des actifs, des passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 16). La Société révise le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux accords contractuels.

B) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la réconciliation à la note 5). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les gains et pertes réalisés sur les instruments financiers suite à une modification des termes de l'instrument original, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan consolidé, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la cession ou de la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles. Le financement pour l'achat des terrains est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

C) ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.

D) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les Billets provinciaux et fédéraux et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidées rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Les fonds incluent également les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui ne seront pas liquidés dans un futur rapproché et qui ont une date d'échéance entre 2013 et 2056. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

E) CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les revenus de placements ainsi que les autres produits incluant les produits provenant de tiers sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

F) CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan consolidé sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan consolidé ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

G) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

H) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent comptabilisées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au coût.

Les coûts de remise en état et de reconditionnement du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur de réalisation nette.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	**12 à 30 ans**
Bâtiments de maintenance	**25 ans**
Gares et installations	**20 ans**
Infrastructure	**5 à 40 ans**
Améliorations de l'infrastructure	**5 à 40 ans**
Améliorations locatives	**2 à 20 ans**
Machinerie et équipement	**4 à 15 ans**
Matériel informatique	**3 à 7 ans**
Autres immobilisations corporelles	**3 à 10 ans**

Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

I) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût. Le coût inclut les dépenses directement associées aux activités de développement ou pour obtenir des logiciels à usage interne.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Logiciels et licences	**3 à 7 ans**

J) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. La dépréciation est évaluée en comparant la valeur comptable d'un actif avec ses flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui devraient résulter de son utilisation et sa disposition éventuelle. S'il est jugé que la valeur des actifs a subi une dépréciation, le montant de la dépréciation à comptabiliser correspond à l'excédent de la valeur comptable

des actifs sur leur juste valeur, déterminée d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie prévus. Toute dépréciation entraîne une réduction de valeur de l'actif et une imputation à la dépense enregistrée dans le poste amortissement et pertes sur dépréciations et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles.

K) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

L) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

M) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement prévu des éléments d'actif des régimes, ceux-ci sont évalués à la juste valeur.

Le 1er janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement de l'actif transitoire est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

Le coût des services passés est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs à la date de l'amendement.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation pour accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus

jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

N) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société constate une provision pour les frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementaux lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société. Les provisions pour conformités environnementales sont enregistrées au poste 'Autres passif à long terme', excepté pour la portion court terme qui est enregistrée au poste 'Comptes fournisseurs et charges à payer'.

O) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

Des passifs sont constatés à l'égard des obligations légales, contractuelles ou juridiques, normalement au moment où ils sont engagés, relativement à la mise hors service d'immobilisations corporelles lorsque ces obligations découlent de l'acquisition, de la construction, de la mise en valeur ou de l'exploitation normale des actifs en question. Les obligations sont mesurées initialement à leur juste valeur, déterminée à l'aide d'une méthode d'actualisation, et les coûts qui en découlent sont capitalisés dans la valeur comptable de l'actif visé. Au cours des périodes subséquentes, le passif est rajusté pour tenir compte de la désactualisation en raison de l'écoulement du temps et de toute modification du montant ou de l'échéancier des flux de trésorerie futurs sous-jacents. Le coût de la mise hors service d'immobilisations capitalisé est amorti de la même façon que l'actif connexe, et la charge de désactualisation est prise en compte dans les résultats d'exploitation.

P) INSTRUMENTS FINANCIERS

I) Actifs et passifs financiers détenus à des fins de transaction (DFT)

Les instruments financiers sont classés comme DFT lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves récentes de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. D'autres instruments financiers peuvent être désignés « détenus à des fins de transaction » dès la comptabilisation initiale.

La Société a désigné son encaisse et ses équivalents de trésorerie comme étant détenus à des fins de transaction.

Les actifs et les passifs financiers classés comme DFT, excepté les instruments financiers dérivés (voir note 3q), sont évalués à la juste valeur, alors que les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

II) Prêts et créances

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créance douteuses.

III) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés comme DFT. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

Q) INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme DFT. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées comme des pertes et gains non réalisées sur des instruments financiers dérivés. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

R) INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles et incorporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

S) PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes fournisseurs et charges à payer.

T) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

A) REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES, ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS ET PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

En janvier 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations ne donnant pas le contrôle ».

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 « *Regroupements d'entreprises* » et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises et les informations à fournir. Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe au début du premier exercice annuel ouvert le 1er janvier 2011 ou à une date ultérieure. Une adoption anticipée du chapitre est permise.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011 ou à une date ultérieure. Une adoption anticipée du chapitre est permise au début d'une année fiscale.

Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation ne donnant pas le contrôle dans une filiale. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011 ou à une date ultérieure. Une adoption anticipée du chapitre est permise au début d'une année fiscale.

La Société évalue actuellement les exigences de ces nouvelles normes.

B) NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRES

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1er janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir.

La société procède actuellement à la détermination, à l'évaluation et à la sélection des conventions comptables qu'elle devra aligner avec les IFRS. La prise en compte des répercussions sur les éléments opérationnels tels que les technologies de l'information et le contrôle interne à l'égard de l'information financière fait partie intégrante de ce processus, ainsi que la préparation des états financiers provisoires et des notes y afférentes.

5. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des principes comptables généralement reconnus. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	**2,5**	6,3
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur dépréciation et cession d'immobilisation corporelles et incorporelles	**60,5**	54,8
Amortissement du financement en capital reporté	**(56,5)**	(50,9)
Avantages sociaux futurs devant être financés durant la période courante	**(21,2)**	(44,8)
(Gains) pertes non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	**(18,1)**	27,0
(Recouvrements) charges d'impôts reportés	**(3,3)**	2,1
Ajustement pour les courus de rémunération	**0,8**	2,0
(Augmentation) diminution de la juste valeur des investissements	**(0,2)**	3,9
Autres	**0,5**	(0,4)
(Déficit) surplus du financement de l'exploitation de l'exercice	**(35,0)**	–

Le déficit d'exploitation a été financé par le fond de renouvellement des actifs.

6. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges dans l'exercice totalise 30,4 millions de dollars (2008 : 29,8 millions de dollars). La Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2009 et 2008.

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009			2008		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	**6,6**	**–**	**6,6**	5,7	–	5,7
Matériel roulant	**781,0**	**537,9**	**243,1**	775,3	517,7	257,6
Bâtiments de maintenance	**169,3**	**144,5**	**24,8**	182,3	149,9	32,4
Gares et installations	**52,3**	**36,0**	**16,3**	45,7	32,3	13,4
Infrastructures	**135,2**	**56,8**	**78,4**	125,6	53,5	72,1
Améliorations de l'infrastructure	**28,7**	**8,9**	**19,8**	27,8	8,2	19,6
Améliorations locatives	**66,4**	**48,2**	**18,2**	116,3	95,4	20,9
Machinerie et équipement	**36,0**	**26,8**	**9,2**	37,9	31,3	6,6
Matériel informatique	**8,7**	**7,4**	**1,3**	9,3	8,1	1,2
Autres immobilisations corporelles	**14,4**	**13,4**	**1,0**	20,5	19,8	0,7
	1 298,6	**879,9**	**418,7**	1 346,4	916,2	430,2
Projets en cours de réalisation			**104,9**			38,6
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			**0,3**			0,3
			523,9			469,1

Au 31 décembre 2009, les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations de l'infrastructure et des stations.

La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 50,3 millions de dollars en 2009 (2008 : 51,9 millions de dollars).

En 2009, la Société a procédé à une radiation de 75,3 millions de dollars de ses immobilisations corporelles ayant été disposées ou remplacées qui étaient complètement amorties.

En 2009, la Société a déprécié un actif pour un montant de 5,2 millions de dollars. De plus, des actifs ayant une valeur nette de 2,6 millions ont été disposés durant l'année.

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009			2008		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Logiciels et licences	**44,5**	**39,7**	**4,8**	44,1	40,8	3,3
Projets en cours de réalisation			**4,7**			3,0
			9,5			6,3

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles en 2009 était de 2,4 millions de dollars (2008 : 1,9 million de dollars).

En 2009, la Société a procédé à une radiation de 3,5 millions de dollars de ses immobilisations incorporelles ayant été disposées ou remplacées qui étaient complètement amorties.

9. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FOND DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à séparer les produits de disposition et de location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Billets provinciaux et fédéraux	**23,6**	26,6
Acceptations bancaires	**20,3**	39,4
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	**4,5**	–
Papiers commerciaux	–	8,6
Solde à la fin de l'exercice	**48,4**	74,6
Moins : Tranche à court terme	**25,3**	17,9
Tranche à long terme	**23,1**	56,7

En 2009, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 42,5 millions de dollars pour des dépenses en opérations de 2009 (2008 : Nil) et 2,4 millions de dollars de dépenses en capital en 2009 (2008 : 0,2 million de dollars).

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 25,3 millions de dollars (2008 : 17,9 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche à court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2009 était de 0,24 % (2008 : 1,55 %) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2009 était de deux mois (2008 : deux mois) excluant les billets VAC.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 9 c).

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 19 titres de placement à court terme (2008 : 19) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de placement du Fonds de renouvellement des actifs, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations de l'année suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Solde au début de l'exercice	**74,6**	74,5
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	**0,1**	0,2
Revenus de placements	**0,9**	2,5
Variation de la juste valeur	**0,2**	(2,6)
Moins : Retraits effectués pendant l'année	**(27,4)**	–
Solde à la fin de l'exercice	**48,4**	74,6

C) PAPIER COMMERCIAL ADOSSÉ À DES ACTIFS NON BANCAIRES (PCAA)

Le 17 mars 2008, le Comité pancanadien des investisseurs dans le papier commercial adossé à des actifs (le « Comité ») a déposé une requête à la Cour supérieure de justice de l'Ontario pour demander l'adoption d'un plan de transaction et d'arrangement (le « plan ») en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada)* (« LACC »). Lors de la réunion des porteurs de billets de PCAA tenue le 25 avril 2008, le plan a été approuvé par la majorité requise des porteurs de billets. Le 5 juin 2008, le tribunal a homologué le plan, tel qu'il avait été modifié, et publié les motifs de sa décision. Le 18 août 2008, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision, et, le 19 septembre 2008, la Cour suprême du Canada a rejeté une demande d'autorisation d'appel à ce sujet. Le 24 décembre 2008, le Comité a annoncé qu'une entente avait été conclue avec toutes les principales parties prenantes, notamment les gouvernements du Canada, du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, pour l'obtention d'une facilité de garantie supplémentaire visant à soutenir le plan et finaliser certaines améliorations au plan.

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en oeuvre du processus de restructuration du PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissable restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportent des échéances légales variant entre 2013 et 2056 et demeurent illiquides depuis leurs émissions. En l'absence d'un marché secondaire efficace, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer la juste valeur des billets VAC reçus. Le modèle incorpore des estimations de taux intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. En 2009, 0,4 million de dollars de capital fut reçu, laissant une valeur nominale de 8,2 millions de dollars au 31 décembre 2009. La juste valeur estimée des notes est de 4,5 millions de dollars au 31 décembre 2009 représentant 55% de la valeur nominale.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets VAC fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux monétaires futurs, le potentiel de détérioration de la qualité du crédit des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations des taux d'intérêts et dans les niveaux d'écarts de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de billets VAC ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs.

10. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Charges à payer	**42,5**	26,9
Salaires à payer et courus	**38,4**	38,9
Comptes fournisseurs	**37,2**	28,4
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	**10,8**	9,8
Payable au gouvernement du Canada	–	3,8
Tranche à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	**0,4**	0,4
Autres	**3,0**	–
	132,3	108,2

11. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 1er janvier 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 décembre 2009.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2009.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice en date du 31 décembre 2009.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année. La dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2009.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2009. La plus récente évaluation actuarielle concer-

nant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2009.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2009	2008	2009	2008
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	**1 165,9**	1 479,3	**27,8**	31,8
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**13,0**	23,3	**4,6**	4,6
Cotisations des salariés	**10,1**	10,1	**–**	–
Intérêts débiteurs	**85,0**	80,1	**2,1**	1,8
Prestations versées	**(102,8)**	(101,4)	**(6,2)**	(6,1)
Transfert net	**7,5**	–	**–**	–
Pertes (Gains) actuarielles	**149,6**	(325,5)	**2,9**	(4,3)
Solde à la fin de l'exercice	**1 328,3**	1 165,9	**31,2**	27,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	**1 354,3**	1 762,0	**–**	–
Gains (pertes) sur rendement réel des actifs des régimes	**198,1**	(320,0)	**–**	–
Cotisations de l'employeur	**13,8**	3,6	**6,2**	6,1
Cotisations des salariés	**10,1**	10,1	**–**	–
Transfert net	**7,5**	–	**–**	–
Prestations versées	**(102,8)**	(101,4)	**(6,2)**	(6,1)
Solde à la fin de l'exercice	**1 481,0**	1 354,3	**–**	–

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite au 31 décembre, présenté selon les principales catégories :

CATÉGORIES D'ACTIF :	2009	2008
Titres de participation (marché public)	**50,7 %**	44,3 %
Titres à revenu fixe (marché public)	**43,3 %**	44,0 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	**6,0 %**	11,7 %
	100,0 %	100,0 %

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2009	2008	2009	2008
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	**1 481,0**	1 354,3	**–**	–
Obligation au titre des prestations constituées	**1 328,3**	1 165,9	**31,2**	27,8
Situation de capitalisation des régimes – excédent (déficit)	**152,7**	188,4	**(31,2)**	(27,8)
Pertes (gains) actuarielles nettes non amorties	**321,5**	295,4	**1,5**	(1,4)
Coût non amorti des services passés	**1,5**	1,9	**0,3**	0,3
(Actif) obligation transitoire non amorti	**(120,9)**	(153,2)	**2,7**	3,2
	354,8	332,5	**(26,7)**	(25,7)
Passif à long terme des frais de restructuration du réseau	**–**	–	**(0,4)**	(0,4)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**354,8**	332,5	**(27,1)**	(26,1)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2009	2008	2009	2008
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**13,0**	23,3	**4,6**	4,6
Intérêts débiteurs	**85,0**	80,1	**2,1**	1,8
(Gains) pertes sur rendement réel des actifs des régimes	**(198,1)**	320,0	**–**	–
Pertes (gains) actuarielles	**149,6**	(325,5)	**2,9**	(4,3)
Composantes du coût des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	**49,5**	97,9	**9,6**	2,1
AJUSTEMENTS VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :				
Écarts entre :				
■ le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	**109,9**	(435,2)	**–**	–
■ le montant du (gain actuariel) perte actuarielle constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	**(135,8)**	327,0	**(3,0)**	4,5
■ l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	**0,4**	0,4	**0,1**	0,1
Amortissement de (l'actif) l'obligation transitoire	**(32,3)**	(32,3)	**0,5**	0,5
(Revenus) coûts constatés au titre des prestations déterminées	**(8,3)**	(42,2)	**7,2**	7,2

Le solde créditeur pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestations.

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2009	2008	2009	2008
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	**6,50 %**	7,50 %	**5,25 %**	7,50 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %**	3,00 %	**3,00 %**	3,00 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	**7,50 %**	5,50 %	**7,50 %**	5,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	**6,75 %**	6,75 %	**–**	–
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %**	3,00 %	**3,00 %**	3,00 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**–**	–	**7,39 %**	7,78 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	**–**	–	**4,03 %**	3,66 %
Année où le taux devrait se stabiliser	**–**	–	**2014**	2014

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2009 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	34	(30)
Obligation au titre des prestations constituées	165	(147)

12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Impôts de la Société (recouvrement) charges	**(0,7)**	1,9
(Recouvrement) d'impôts futurs de la Société	**(3,3)**	–
(Recouvrement) charge d'impôts sur les bénéfices	**(4,0)**	1,9

La Société a comptabilisé un recouvrement d'impôt de la Société de 0,7 million de dollars résultant de l'harmonisation de l'impôt fédéral sur les sociétés avec celui de l'Ontario. La Société a un impôt à payer en espèces de 1,1 million de dollars qui est payable sur une période de cinq ans commençant en 2010. Ce montant est inclus dans les autres passifs à long terme au bilan consolidé.

Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 29,84 % (2008 : 30,2 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
(Recouvrement) charge d'impôts calculé – taux réglementaires	**(0,5)**	2,4
Écarts permanents :		
Recouvrement d'impôt des grandes sociétés	**(0,3)**	(0,3)
Partie non imposable des (gains) pertes en capital et pertes (gains) comptables et autres	**(0,3)**	0,4
Variation de la provision pour moins-value	**(0,3)**	(1,0)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	**(3,4)**	(1,3)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs de la Société	**0,4**	–
Charge d'impôts futurs de la Société en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	**0,4**	1,7
	(4,0)	1,9

Les impôts futurs de la Société sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts futurs sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Actifs d'impôts futurs de la Société :		
Immobilisations corporelles	**(24,5)**	(25,1)
Éventualités, autres passifs et montants nets	**(4,3)**	(4,5)
Passif au titre des prestations constituées	**(6,3)**	(6,6)
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	**(2,0)**	(9,4)
Pertes fiscales reportées en avant	**(18,0)**	(10,8)
	(55,1)	(56,4)
Moins la provision pour moins-value	**8,4**	8,7
	(46,7)	(47,7)
Passifs d'impôts futurs de la Société :		
Actif au titre des prestations constituées	**83,6**	85,9
Gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**0,8**	2,9
	84,4	88,8
Passifs d'impôts futurs de la Société nets	**37,7**	41,1
Présenté au bilan consolidé :		
Actif d'impôts futurs de la Société – court terme	**(2,8)**	(6,2)
Passif d'impôts futurs de la Société – long terme	**40,5**	47,3
Passifs d'impôts futurs nets	**37,7**	41,1

La Société a 76,1 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
2010	**0,7**
2014	**3,3**
2015	**12,0**
2026	**18,8**
2028	**4,8**
2029	**36,5**
	76,1

13. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles amortissables.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Solde au début de l'exercice	**480,4**	488,7
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (excluant le coût des terrains)	**117,2**	42,5
Amortissement du financement en capital reporté	**(56,5)**	(50,8)
Solde à la fin de l'exercice	**541,1**	480,4

14. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2009 et 2008, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

L'augmentation de 1,0 million de dollars dans le surplus d'apport est reliée à l'achat d'un terrain durant l'année.

15. ENGAGEMENTS

A) Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des voies ferrées et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
2010	**24,2**
2011	**21,7**
2012	**21,1**
2013	**19,4**
2014	**14,9**
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	**179,0**
	280,3

B) Au 31 décembre 2009, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 498,8 millions de dollars (2008 : 109,8 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicité ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. En 2009, la Société a entrepris d'importants investissements reliés aux programmes de relance économique du Gouvernement Fédéral. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des cinq prochaines années.

C) La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.

D) La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 25,5 millions de dollars (2008 : 22,0 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

16. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservies par le KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2009, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2,4 millions de dollars (2008 : 2,5 million de dollars).

En 2009, le gouvernement du Canada a versé 1,5 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2008 : 1,9 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société ; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 10,8 millions de dollars (2008 : 7,4 millions de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions

utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC EDDV, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et de crédit sous-jacents de la Société.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 DÉCEMBRE 2009		31 DÉCEMBRE 2008	
	VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
	DFT	PRÊTS ET CRÉANCES	DFT	PRÊTS ET CRÉANCES
ACTIFS FINANCIERS :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4,8**	**–**	9,2	–
Comptes clients	**–**	**7,3**[1]	–	6,2[1]
Instruments financiers dérivés	**3,1**[2]	**–**	10,0[2]	–
Fonds de renouvellement des actifs - Billets VAC	**4,5**	**–**	–	–
Fonds de renouvellement des actifs - Papier commercial	**–**	**–**	8,6	–
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**43,9**[3]	**–**	66,0[3]	–
	DFT	**AUTRE PASSIF**	**DFT**	**AUTRE PASSIF**
PASSIFS FINANCIERS :				
Comptes fournisseurs et charges à payer	**–**	**105,5**[4]	–	79,0[4]
Instruments financiers dérivés	**7,1**[2]	**–**	32,1[2]	–

DFT – Actifs et Passifs financiers détenus à des fins de transaction

(1) Composé des créances d'exploitation.

(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

(3) Composé de placements à court terme.

(4) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B) INFORMATIONS SUR LA JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers désignés comme autres qu'instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur

La Société estime la juste valeur de ses avoirs en billets de VAC en actualisant les estimés des flux monétaires. Le modèle d'évaluation incorpore des estimés de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dont certains sont dérivés de paramètres de marchés observables. Il existe un degré d'incertitude élevé relié à l'estimation des montants et des dates des flux monétaires futurs associés aux billets de VAC.

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation au 31 décembre 2009 comprennent ce qui suit :

CRITÈRES	HYPOTHÈSES
Date prévue jusqu'à l'échéance	6,3 ans
Taux d'actualisation	9,8 % à 33 %
Taux d'intérêt nominaux	CDOR swap- 50pdb à CDOR swap +30pdb

Si ces hypothèses devaient changer, la juste valeur des billets de VAC pourrait également changer de façon importante. Une augmentation (diminution) de 1,0 % du taux d'actualisation aurait pour incidence d'abaisser (d'augmenter) la juste valeur des billets de VAC d'environ 0,2 million de dollars (2008 : 0,2 million de dollars).

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable en 2009 à l'évaluation de la juste valeur des actifs financiers détenus par la Société (Note 1) :

(EN MILLION DE DOLLARS)	31 DÉCCEMBRE 2009	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	**4,5**	–	–	4,5
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**43,9**	43,9	–	–
Instruments financiers dérivés	**3,1**	–	3,1	–
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	**7,1**	–	7,1	–

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant l'année.

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009
Fonds de renouvellement des actifs - billets de VAC :	
Solde du début	**4,7**
Total des gains dans le résultat net [1]	**0,2**
Ventes	**(0,4)**
Solde de fermeture	**4,5**

(1) Un gain de 0,1 million de dollars est inclus dans le montant et attribuable à des actifs détenus à la fin de l'exercice.

C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollars américains comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2009	2008
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	**3,1**	10,0
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	**1,6**	1,0
Instruments financiers dérivés	**7,1**	32,1

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de pétrole brut-swap et de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 % du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 63,6 millions de dollars (2008 : 100,0 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyage membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2009, environ 17,8 % (2008 : 10,5 %) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 70,8 % (2008 : 77,4 %) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2009, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,5 million de dollars (2008 : 0,4 million). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 % des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers consolidés.

G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 112,6 millions de dollars (2008 : 111,1 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2009 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 2 ANS	PLUS DE 2 ANS	TOTAL
Comptes fournisseurs et charges à payer	102,5	–	–	1,5	1,5	105,5
Passifs financiers dérivés	1,7	1,7	3,2	0,5	–	7,1

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque de taux d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 53,2 millions de dollars (2008 : 83,8 millions de dollars). Une variation de 100 pdb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers consolidés.

18. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiés ; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)			2009	2008
Pétrole brut – swap	2010	1,500 à 2,050	3 528	**1 497**	–
Pétrole brut – swap	2011	1,670 à 1,868	2 016	**1 178**	91
Pétrole brut – swap	2012	1,957	1 008	**139**	–
				2 814	91

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)			2009	2008
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	26 071	**–**	5 067
Contrat de change à terme	2010	0,996 à 1,050	16 006	**–**	2 809
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 752	**136**	1 210
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 811	**125**	863
				261	9 949
				3 075	10 040

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)			2009	2008
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 3,991	12 096	**–**	(20 664)
Pétrole brut – swap	2010	2,220 à 3,639	8 568	**(5 990)**	(10 341)
Pétrole brut – swap	2011	2,409	2 016	**(159)**	(1 090)
				(6 149)	(32 095)

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)			2009	2008
Contrat de change à terme	2010	0,996 à 1,252	30 513	**(709)**	–
Contrat de change à terme	2011	1,039 à 1,150	4 856	**(195)**	–
				(904)	–
				(7 053)	(32 095)

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2009, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

19. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

20. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,3 million de dollars (2008 : 1,0 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,6 million de dollars (2008 : 1,2 million de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

21. ÉVENTUALITÉS

A) La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision finale de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans ses états financiers consolidés.

B) Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est enregistrée basé sur les frais futurs anticipés (voir note 22).

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

(I) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites ;

(II) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers ;

(III) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers ;

(IV) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

C) Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

22. COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

Une nouvelle loi environnementale a été adoptée en juin 2008 sur les systèmes de stockage de produits pétroliers obligeant l'enregistrement de tous les systèmes de réservoirs existants et nouveaux. La Société a évalué l'impact et a préparé un plan d'action préliminaire pour être en mesure de se conformer à la loi en 2012. La Société a enregistré une provision de 0,8 million de dollars pour les coûts environnementaux, ceux-ci sont inclus dans les comptes fournisseurs et charges à payer.

Une provision pour un passif environnemental de 0,9 million de dollars (2008 : 1,5 million de dollars) a été enregistrée aux comptes fournisseurs et les charges à payer, qui a été établie par la Keewatin Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire. Un montant de 0,6 million de dollar a été dépensé au courant de l'année pour compléter une partie du plan environnemental.

23. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Aucun passif n'a été reconnu aux états financiers consolidés.

24. DONNÉES FINANCIÈRES COMPARATIVES

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour les états financiers consolidés de 2009.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

AU 31 DÉCEMBER 2009

CONSEIL D'ADMINISTRATION

D. Hayward Aiton
Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

Thom A. Bennett
Nepean (Ontario)

France Bilodeau
Québec (Québec)

Jeffrey R. Clarke
Ottawa (Ontario)

Paul Côté
Président et chef de la direction
Montréal (Québec)

Denis Durand
Montréal (Québec)

Angela Ferrante
Toronto (Ontario)

David Hoff
Vancouver (Colombie-Britannique)

Wendy A. King
Vancouver (Colombie-Britannique)

Jean-Martin Masse
Saint-Lazare (Québec)

Donald Mutch
Toronto (Ontario)

Anthony Perl
Vancouver (Colombie-Britannique)

Paul G. Smith
Toronto (Ontario)

Eric L. Stefanson
Winnipeg (Manitoba)

William M. Wheatley
Regina (Saskatchewan)

Donald A. Wright
Président du conseil d'administration
Toronto (Ontario)

DIRIGEANTS

Yves Bourbonnais
Chef, Technologie de l'information

Paul Côté
Président et chef de la direction

Steve Del Bosco
Chef, Orientation-client

Christena Keon Sirsly
Chef, Stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay
Avocate générale et secrétaire

John Marginson
Chef, Exploitation

Denis Pinsonneault
Chef, Capital humain

Robert St-Jean
Chef, Services financiers
et administration

Donald A. Wright, président du conseil, *est membre d'office de chacun des comités du conseil.*

Paul Côté, président et chef de la direction, *est membre d'office de chacun des comités du conseil, sauf le comité de la vérification et des risques.*

Le conseil d'administration souhaite remercier Jean-Louis Hamel et Margaret L. MacInnis pour leur contribution importante.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Eric L. Stefanson, président
Denis Durand
Wendy A. King
Paul G. Smith

Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente
France Bilodeau
David Hoff
Wendy A. King
Jean-Martin Masse
Anthony Perl

Comité des placements

Donald Mutch, président
D. Hayward Aiton
France Bilodeau
Denis Durand
William M. Wheatley

Comité de la gouvernance d'entreprise

Vacant, président
D. Hayward Aiton
Angela Ferrante
William M. Wheatley

Comité de la planification et des finances

Paul G. Smith, président
Jeffrey R. Clarke
David Hoff
Anthony Perl
Eric L. Stefanson

Comité de l'immobilier et de l'environnement

Jeffrey R. Clarke, président
D. Hayward Aiton
France Bilodeau
William M. Wheatley

Photos : Caroline Bergeron

En couverture : Galiane Yergeau,
préposée principale aux services, Montréal

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur visage à ce rapport annuel.

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec

3, Place Ville Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9

514 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116,
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6

902 494-7900

Ontario

65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6

416 956-7600

Ouest

146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3

204 949-7447

1150, rue Station
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6A 2C7

604 640-3700

viarail.ca

MD Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.

Design : Sextans Impression : Gibraltar